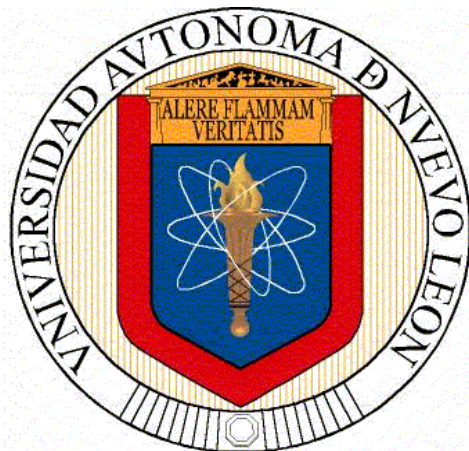


**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN  
FACULTAD DE ARQUITECTURA**



**TESIS  
SUSTENTABILIDAD Y DERECHOS URBANOS. HACIA UN  
PENSAMIENTO METAURBANO DESDE LA ESPACIALIDAD  
LATINOAMERICANA**

**QUE POSTULA:**

**ARQ. M.C. JAVIER ALONSO GÓMEZ DÁVILA**

**PARA LA OBTENCIÓN DEL GRADO DOCTOR EN FILOSOFÍA CON  
ORIENTACIÓN EN ARQUITECTURA Y ASUNTOS URBANOS**

**SEPTIEMBRE 2015**



**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN  
FACULTAD DE ARQUITECTURA  
DIVISIÓN DE ESTUDIOS DE POSGRADO**



**TESIS  
SUSTENTABILIDAD Y DERECHOS URBANOS. HACIA UN  
PENSAMIENTO METAURBANO DESDE LA ESPACIALIDAD  
LATINOAMERICANA**

**QUE POSTULA:**

**ARQ. M.C. JAVIER ALONSO GÓMEZ DÁVILA**

**PARA LA OBTENCIÓN DEL GRADO DOCTOR EN FILOSOFÍA CON  
ORIENTACIÓN EN ARQUITECTURA Y ASUNTOS URBANOS**

**DIRECTORA: DRA. DIANA ISABEL MALDONADO FLORES**

**SAN NICOLÁS DE LOS GARZA, NUEVO LEÓN, SEPTIEMBRE 2015**



TESIS DOCTORAL

**SUSTENTABILIDAD Y DERECHOS URBANOS. HACIA UN PENSAMIENTO  
METAURBANO DESDE LA ESPACIALIDAD LATINOAMERICANA**

El comité de tesis

---

Dra. Diana I. Maldonado Flores  
Directora de tesis

---

Dr. Gerardo Vázquez Rodríguez  
Co-tutor

---

Dr. Jesús M. Fitch Osuna  
Co-tutor

---

Dr. Fernando Luiz Lara  
Lector externo

---

Dra. Ma. Teresa Ledezma Elizondo  
Lector externo

Septiembre 2015

## **Agradecimientos**

A mi familia, fuente de apoyo constante e incondicional

A mi directora de tesis, por su orientación y motivación

A todos los doctores e investigadores que de una u otra manera influyeron en mi formación como investigador durante estos tres años

# ÍNDICE

Resumen.....	1
Abstract.....	2
<b>I. Introducción.....</b>	<b>3</b>
Origen del proyecto (antecedentes y relevancia de la investigación).....	4
Objetivos.....	6
Hipótesis.....	7
Justificación.....	7
Metodología.....	11
Estructura del documento.....	12
<b>II. Aproximación al tema y marco teórico.....</b>	<b>16</b>
<b>    Capítulo 1. Paradigmas y retos de la ciudad contemporánea.....</b>	<b>17</b>
1.1 Importancia de los cambios de paradigma en la evolución social.....	18
1.2 La cultura global contemporánea y sus características.....	23
1.3 Ante nuevos paradigmas, nuevos retos.....	27
<b>    Capítulo 2. Ideologías y contextos geográficos de los modelos y discursos urbanísticos dominantes.....</b>	<b>31</b>
2.1 El concepto de urbanismo en la época contemporánea.....	32
2.2 Escuelas urbanísticas de ideología moderna.....	34
2.3 Escuelas urbanísticas de ideología postmoderna.....	36
2.4 Discursos urbanísticos desde la “periferia global” (Latinoamérica).....	41
<b>    Capítulo 3. El concepto de justicia en las disciplinas espaciales.....</b>	<b>46</b>
3.1 Relevancia del concepto de justicia en el equilibrio de los desajustes espaciales.....	47

3.2 Breve análisis y deconstrucción de tres teóricos de la justicia urbana: Henri Lefebvre, Edward Soja y David Harvey.....	48
3.3 La justicia como teoría y como estrategia de intervención urbana.....	61
<b>III. Desarrollo del tema.....</b>	<b>64</b>
<b>Capítulo 4. Repensando el concepto de sustentabilidad en la ciudad latinoamericana.....</b>	<b>65</b>
4.1 Definiendo la sustentabilidad “tradicional” .....	66
4.2 La justicia como contraparte cualitativa de la sustentabilidad.....	68
4.3 Propuesta de un concepto de sustentabilidad urbana actualizado.....	71
<b>Capítulo 5. Un acercamiento a la espacialidad latinoamericana. El caso de Monterrey, México y Santiago de Chile.....</b>	<b>75</b>
5.1 Monterrey y Santiago: ejemplos de desigualdad urbana.....	76
5.2 Metodología de investigación.....	79
5.3 Monterrey, México.....	80
5.4 Santiago de Chile.....	105
5.5 Características de la espacialidad latinoamericana.....	128
<b>Capítulo 6. Hacia un pensamiento metaurbano latinoamericano. Propuestas de operacionalización.....</b>	<b>137</b>
6.1 Derechos urbanos latinoamericanos (DUL).....	138
6.2 Metas de la sustentabilidad urbana latinoamericana y postulados del pensamiento metaurbano.....	145
6.3 Propuesta de operacionalización de los Derechos urbanos latinoamericanos.....	149
<b>IV. Conclusiones.....</b>	<b>158</b>
<b>V. Referencias bibliográficas.....</b>	<b>164</b>

## RESUMEN

La investigación tiene como objetivo la generación de apuntes y herramientas que coadyuven a la construcción de un pensamiento metaurbano, es decir, que vea “más allá” de las prácticas urbanísticas actuales en México y Latinoamérica, las cuales han sido insuficientes en cuanto a la disminución de problemáticas como la segregación espacial, vulnerabilidad urbana, debilidad del Estado frente a las fuerzas del mercado inmobiliario, entre otras; mediante la inclusión de perspectivas más acordes a la complejidad y cambios culturales de la ciudad del siglo XXI.

A través de una revisión crítica de la espacialidad de la metrópoli latinoamericana y sus procesos actuales, se contribuye a las teorías urbanas contemporáneas reafirmando que es necesario repensar y ampliar los conceptos sociales y urbanos desde los contextos de la “periferia global” y abrirlos así, hacia nuevos enfoques como la espacialidad, la formación de redes, la hibridez como condición, el territorio de “frontera”, así como nuevos esquemas de gestión pública y alteridad.

Por lo anterior, se plantea contextualizar los conceptos de sustentabilidad y justicia como conceptos teóricos espaciales y estrategias prácticas de intervención en las distintas geografías urbanas que conforman la ciudad contemporánea, mediante el establecimiento de una serie de derechos urbanos latinoamericanos (DUL) y su respectiva propuesta de operacionalización, obtenidos del análisis urbano de dos casos de estudio en las ciudades de Monterrey, México y Santiago de Chile.

## ABSTRACT

This investigation's objective is to generate notes and tools that could help in the construction of a metaurban thinking, namely, that it could see "further" than the current urban practices in Mexico and Latin America, which have been insufficient regarding to the decrease in problems such as spatial segregation, urban vulnerability, the State's weakness facing the market forces, among others; by including perspectives more consistent to the complexity and cultural changes of the XXI century city.

Through a critical review of the Latin-American metropolis spatiality and its current processes, the investigation contributes to the contemporary urban theories reaffirming that is necessary to rethink and to enlarge the urban and social concepts from the "global periphery" context, and in that way, open them to new approaches like spatiality, network formation, hibridity as a condition, the "border" territory, and new schemes of public management and otherness.

Therefore, a contextualization of sustainability and justice as spatial theoretical concepts and practical intervention strategies in the diverse urban geographies that shape the contemporary city is proposed in this investigation, by establishing a series of Latin-American urban rights (DUL) and its respective operationalization proposal, obtained from the urban analysis of two study cases in the cities of Monterrey, Mexico and Santiago, Chile.

# **I. INTRODUCCIÓN**

## ORIGEN DEL PROYECTO (ANTECEDENTES Y RELEVANCIA DE LA INVESTIGACIÓN)

Las primeras reflexiones e ideas acerca de la sustentabilidad en las ciudades surgen a raíz de mi tesis de investigación de maestría titulada “Mejores prácticas urbanas para el desarrollo sustentable del barrio San Pedro, Chihuahua, Chihuahua” terminada en mayo de 2008, época en la que los discursos académicos en Monterrey y en México se concentraban en cómo la imposición a nivel global de modelos de desarrollo y crecimiento urbano, basados en el pensamiento positivista y tecnocrático-industrial de los siglos XIX y XX, causaban consecuencias negativas al entorno (depredación del medio natural, inequidad social y agudización de la pobreza, tendencia veloz a la urbanización no controlada, crecimiento de las megaciudades, fragmentación del tejido social y urbano, abandono de los espacios públicos, dominio del automóvil sobre el peatón, entre otras), las cuales derivaron en una preocupación global acerca de cómo mitigarlas o revertirlas, y eso a su vez, condujo a la aparición de uno de los conceptos más revolucionarios del siglo XXI: el Desarrollo Sustentable.

La investigación mencionada, permitió explorar problemáticas urbanas como la dispersión y baja densidad en las ciudades, consumo excesivo de agua y energía, contaminación ambiental, entre otras; y proponer un proyecto-modelo urbano con el que se comprobaba que siguiendo ciertas estrategias o buenas prácticas de desarrollo sustentable a nivel de diseño urbano y arquitectónico, era posible mitigar dichas problemáticas. El proyecto planteado se realizó basado en los modelos de urbanismo sustentable que estaban “en boga” en ese momento como el *New urbanism* o el *Smart growth*, entre otros.

Así pues, luego de una revisión crítica de los resultados producidos se descubrió que la mayoría de las tendencias de desarrollo urbano sustentable elegidas se enfocaban mayormente en el impacto de las ciudades en el medio ambiente, descuidando un poco los aspectos sociales y económicos, entonces surgieron interrogantes como: Si las estrategias de desarrollo urbano sustentable analizadas se enfocan mucho más al área ambiental de la tríada del desarrollo sustentable (económico-social-ambiental), ¿qué otras alternativas existen para explorar las áreas de lo económico y lo social? ¿Qué tan factible es aplicar estrategias de desarrollo urbano sustentable “exitosas” de países europeos y norteamericanos en las ciudades de América Latina, cuya realidad económica, social y cultural es muy distinta a la de los países de primer mundo? ¿Realmente esos



modelos de desarrollo urbano sustentable están resolviendo las problemáticas complejas de la ciudad contemporánea? ¿Cómo podemos conocer y comprender los procesos sociales y urbanos que generan dicha complejidad y realidad? ¿Es posible generar alternativas para comprender y planificar la ciudad, que sean más acordes a los tiempos que estamos viviendo? ¿Existe alguna relación entre la sustentabilidad y la justicia? Estas y otras preguntas son el punto de partida de la presente investigación.

Las situaciones cada vez más crecientes de pobreza, vulnerabilidad, violencia, segregación y desigualdades en general, que se observan en la ciudad actual, no han podido ser enfrentadas de manera satisfactoria por las políticas públicas y la planificación urbana; y por el riesgo latente de que en un escenario futuro, dichas problemáticas aumenten en sus diferentes formas, generando cada vez más injusticias, tensiones y entornos urbanos injustos, la relevancia de esta investigación radica en presentar alternativas que coadyuven a resolver dichos problemas.

Jordi Borja (2013) afirma que la emergencia de la ciudad del siglo XXI es la dialéctica: integración y marginalidad, cohesión social y desigualdad creciente, desarrollo sostenible y dinámicas insostenibles, productividad competitiva y enclaves excluyentes, democratización de la gestión urbana y crisis de gobernabilidad, globalización y localismo, etc., los cuales están en conflicto permanente, por lo que los desafíos a resolver deben ser realizados teniendo en cuenta dicha realidad. Así mismo, establece que dichas contradicciones generadas por los procesos de urbanización actuales, y sus costes ambientales y sociales han alcanzado un punto de máxima importancia, un punto de crisis tanto pública como privada.

Como una propuesta de acciones estratégicas para enfrentar dicha realidad, Borja establece una serie de derechos urbanos (a la vivienda, al espacio público, a la movilidad, entre otros), enfocados a incidir en el proceso de acumulación de capital, específicamente en el contexto español (europeo). Por ejemplo, lograr la publicación del suelo urbano, la creación de un banco hipotecario público, entre otros; esto, bajo la premisa de que la exigencia de derechos es una cuestión clave en el cambio de época que se vive actualmente, y que el hecho de luchar por conseguir esos derechos, es lograr un avance democrático importante en el contexto urbano.

Si bien, dicha propuesta es considerado un aporte importante a los discursos y procesos urbanísticos contemporáneos, debido a que busca disminuir los costes ambientales y sociales introduciendo el concepto de justicia y derechos a las disciplinas urbanas, el esfuerzo se vuelve limitado al estar enfocado hacia un contexto europeo, cuya realidad tiene grandes diferencias si se le compara con las realidades de la Periferia Global como la latinoamericana.

Es así, que la presente investigación plantea una revisión analítica de teorías y procesos urbanos contemporáneos, así como la contextualización de los discursos, es decir, el propósito del documento es la relocalización de la propuesta urbana del Norte Global hacia el Sur Global (en este caso, Latinoamérica entendida como periferia); el proceso de relocalización incluye la inversión del punto de partida como característica de continuidad en el sistema de desarrollo urbano latinoamericano: Primero la periferia. Lo anterior se fundamenta debido a los cambios drásticos que la sociedad ha experimentado en las últimas décadas, los cuales han generado nuevos paradigmas y retos por enfrentar. Dicho proceso de relocalización permitirá generar herramientas más específicas que contribuyan; a alcanzar una sustentabilidad “realizable”, además del desarrollo de apuntes para la esquematización de un pensamiento “metaurbano”, que permitirá conocer qué hay más allá de las prácticas urbanas actuales, y a la vez abrirse hacia nuevas perspectivas, puntos de vista, procesos, y otras áreas que coadyuvan a comprender mejor la realidad urbana contemporánea.

## OBJETIVOS

El objetivo general de la investigación tiene como propósito contribuir a los estudios urbanos de la ciudad contemporánea, mediante el proceso de relocalización, y con la revisión analítica de las teorías y procesos actuales de la ciudad, con lo cual se encuentren nuevos apuntes que sirvan para avanzar hacia el pensamiento metaurbano, el cual ayude a repensar las herramientas de políticas públicas y de diseño urbano y así trabajar en pro de los ideales de sustentabilidad y justicia urbana tan necesarios en la ciudad latinoamericana actual.

Los objetivos particulares son:

- Establecer una lista inicial de los nuevos paradigmas y retos que se presentan en la ciudad actual, para a partir de éstos, establecer la dirección que la actualización de la perspectiva urbana propuesta debe seguir.
- Realizar una revisión general de las principales teorías y tendencias urbanísticas en el mundo y en Latinoamérica, del siglo XIX al XXI para hacer evidente que debido a la complejidad de la ciudad actual, éstas se quedan incompletas en su objetivo de comprenderla, planificarla y diseñarla.
- Revisar cómo el concepto de justicia ha sido introducido a las disciplinas espaciales en las últimas décadas mediante el análisis de tres autores específicos, para establecer la importancia de éste en la lucha contra la desigualdad en las ciudades contemporáneas.
- Revisar de manera crítica el concepto de sustentabilidad “tradicional” para encontrar elementos que permitan contextualizarlo y operacionalizarlo de acuerdo a la realidad de la ciudad latinoamericana, específicamente introduciendo la justicia como su contraparte cualitativa, proponiendo así, una idea de sustentabilidad más “realizable”.
- Analizar y comparar dos fragmentos urbanos (Monterrey, México y Santiago de Chile) para obtener información específica acerca de la espacialidad latinoamericana, que permita dar los primeros pasos hacia la contextualización del pensamiento metaurbano propuesto.
- Establecer los derechos urbanos latinoamericanos (DUL) como unidad de evaluación de la justicia en los diversos fragmentos urbanos, y proponer un esquema de operacionalización de éstos para que puedan influir en el diseño urbano, la legislación y políticas públicas orientadas a desarrollar ciudades más equitativas y sustentables.

## HIPÓTESIS

Se establece la hipótesis de que al lograr la relocalización de las perspectivas urbanas hacia la Periferia Global (Latinoamérica) y con la revisión analítica de las teorías y procesos actuales de la ciudad, se podrá proponer un concepto de sustentabilidad urbana “realizable” que a su vez, utilice los derechos urbanos como unidad de evaluación de las injusticias espaciales que se presentan, y con ello, generar herramientas de diseño urbano y políticas públicas orientadas a desarrollar geografías urbanas más justas e integrales.

## JUSTIFICACIÓN

Marshall Berman (1988) afirmaba que el sentimiento colectivo del cambio del siglo XX al XXI, se podía definir como “la sensación de estar atrapado en una vorágine en la que todos los hechos y valores se arremolinan, explotan, se descomponen, se recombinan; la incertidumbre básica sobre lo que es fundamental, lo que es valioso, hasta lo que es real; el estallido de las esperanzas más radicales en medio de sus radicales negaciones”.

Dicho en otras palabras: un período de cambio y reestructuración absoluto en todos los aspectos de la vida cotidiana: economía, política, tecnología, religión, organización social, etc. Cambios que como sabemos, son la característica principal de la época actual, etiquetada con nombres como postmoderna o postindustrial, y cuya característica principal es la globalización como evolución total de la cultura. Una evolución en donde la tecnología y la información han penetrado todos los ámbitos de la actividad humana, generando la nueva estructura social que Castells (2006) llama informacionalismo, la cual, a su vez, genera la sociedad red, que con su dinamismo, abertura y flexibilidad, se basa en el flujo de información e imágenes a través de redes y nodos interconectados entre sí. Una sociedad que continúa siendo capitalista, pero estructurada de manera global, en redes y en comunidades virtuales, generando una nueva relación economía-estado-sociedad.

Por su parte, Bauman (2006), afirma que la “liquidez” de la vida actual no permite que la sociedad mantenga su forma ni su rumbo durante mucho tiempo, pues las condiciones de actuación de sus miembros cambian antes de que las formas de actuar se consoliden en hábitos y rutinas determinadas, lo que genera una incertidumbre constante. Esa sociedad líquida es pues, una

sociedad con individuos a los que no les importa el espacio ni la distancia; con personas que se sienten como en casa en muchos sitios, pero en ninguno en particular; tan ligeros, ágiles, volátiles y nómadas, como las finanzas y el comercio globalizado de la época, en donde la novedad es una buena noticia, la precariedad un valor, la inestabilidad un imperativo, y la hibridez es riqueza.

Esta nueva cultura global contraria a la rigidez y homogeneización del siglo XX, es pues, una red abierta pero compleja de significados culturales que coexisten e interactúan y se van modificando debido a este intercambio, lo cual está llevando a la construcción de un mundo diverso, donde las culturas locales aportan recursos y creencias y reciben lo mismo de otras, dentro de un proceso global, construyendo y reconstruyendo identidades y tradiciones, e impulsando así, una cultura de la diversidad, de lo híbrido, de la mezcla, de lo diferente, de la “otredad”, interconectados simultáneamente y dependientes entre sí, generando nuevos retos, contrastes (inclusión/exclusión) y multipolaridades sociales, así como procesos y discursos cuya comprensión e interpretación es necesaria.

Lo anterior advierte que ante una nueva cultura, con nuevos paradigmas y retos, es necesario realizar nuevas búsquedas y exploraciones urbanas. Repensar y actualizar los esquemas urbanísticos para ir más allá de lo que sabemos hacer como profesionales de la ciudad.

Montaner y Muxí (2011), también consideran que en estos inicios del siglo XXI, las teorías sobre la ciudad y el territorio necesitan una profunda revisión, pues parte de la teoría urbanística desarrollada en el siglo XIX y XX está obsoleta y ha sido superada por la complejidad de la realidad. Obsoleta porque muchos de los precedentes urbanísticos importantes históricamente hablando, como el ensanche de Cerdá en Barcelona, o el plan Haussmann en París, respondían a corrientes higienistas, estrategias militares, o simplemente buscaban dejar atrás su pasado medieval; o proyectos como el de la ciudad de Brasilia seguían los ideales de una ciudad funcionalista y segregada promovidos por la carta de Atenas. Así, su propuesta se encamina hacia un urbanismo alternativo basado en la autoorganización, en el funcionamiento de abajo arriba (*bottom up*) y en la justicia que se sustente en cuatro ejes: igualdad, diversidad, participación y sostenibilidad, en relación con la voluntad de promover y consolidar una democracia realmente participativa y medioambientalista.

Pero, ¿qué hay más allá de los aspectos tecnológicos, ambientales y multiculturales estudiados por estos teóricos? ¿Existen áreas que no estén tan exploradas o tan cuestionadas, que puedan ayudar a comprender mejor la realidad actual? Se tiene claro que la planeación y el diseño urbano como proyectos utópicos a gran escala han sido rebasados por la realidad urbana contemporánea, y que lo ideal es alcanzar la democracia, la igualdad y la sustentabilidad en las ciudades con la relocalización y actualización del pensamiento metaurbano mencionado, pero la realidad es que en estos inicios del siglo XXI, esos ideales no se han alcanzado al grado que se necesita, especialmente en los países en desarrollo. ¿Qué es lo que estas prácticas no han podido lograr en las metrópolis contemporáneas? ¿Cuál ha sido el resultado de estas propuestas en ciudades latinoamericanas?

Al cuestionar y abrir los significados de la espacialidad de la vida humana es cuando nos damos cuenta de eso. Soja (1996) plantea que debido a los contextos cambiantes de la época posmoderna, la comprensión práctica y teórica del espacio y la espacialidad está siendo confusa y mal construida por los límites y definiciones anticuadas y desactualizadas que impone la tradición moderna, y esto nos impide comprender estos conceptos o teorías de manera diferente y más profunda.

Lo anterior es relevante con todo lo que se ha planteado, porque nos ayuda a explicar desde otra perspectiva, que con el proceso de globalización que se vive actualmente, se crea una “nueva situación” en la cual, los lugares y la espacialidad misma han sufrido cambios radicales y reestructuraciones que necesitan ser desmantelados y reconstruidos.

En años recientes, muchas de las disciplinas espaciales como la geografía, arquitectura, urbanismo y otros profesionales relacionados a ellas como teóricos sociales, historiadores, antropólogos, sociólogos, feministas, o críticos postcoloniales, han estado explorando nuevas maneras de deconstruir y reconstruir la espacialidad humana de una manera que no se había hecho antes, dando así, visiones alternativas de ésta, visiones que retan todos los modos convencionales de pensamiento espacial, los pensamientos espaciales del siglo pasado.

Lo anterior se concluye que no se puede continuar planeando e interviniendo la ciudad con tendencias, códigos, estructuras e ideologías de la primera modernidad que ya han sido rebasadas.

Son tan veloces los cambios que nuestra sociedad experimenta, que se les tiene que seguir el paso, se debe seguir experimentando, explorando, innovando, teniendo siempre en mente el bien común de la sociedad. Por ello, la aproximación hacia el pensamiento metaurbano que aquí se propone, pretende generar apuntes y herramientas de operacionalización que se puedan aterrizar a políticas públicas y de diseño urbano para intervenir la ciudad contemporánea, realizando esfuerzos siempre en pro de la justicia y de una sustentabilidad real, pues no se ha tenido la capacidad de generar herramientas suficientes para comprender los procesos sociales y sus manifestaciones en la ciudad, y si no se tienen herramientas para entenderlas, tampoco se tendrán herramientas para incluirlas en los discursos y proyectos urbanos actuales.

Así pues, las nuevas perspectivas urbanas deben desarrollar estrategias para pensar y actuar simultáneamente en las escalas global y local, tener la flexibilidad para organizarse en múltiples redes sociales, y abrir los discursos dominantes donde se incluya lo informal, y lo heterogéneo. El pensar simultáneamente lo global y lo local significa, más que nada, voltear la mirada hacia los distintos fragmentos urbanos que conforman la ciudad como un todo, esos fragmentos que yuxtaponen sus realidades contrastantes, ya sea en la forma de barrios, vecindarios, colonias, condominios, es decir, todo lo que representa la escala “micro” o la escala local de una metrópoli, al mismo tiempo que se continúa planeando la ciudad con proyectos globales y competitivos, pues en la medida en que podamos comprender las interrelaciones sociales y urbanas que se dan en lo local, se podrán resolver problemáticas de escala global.

## **METODOLOGÍA**

El enfoque de esta investigación se basa en la premisa de que los estudios urbanos actuales no pueden continuar analizando los elementos de la ciudad de manera aislada, con visiones universalistas y metas que obedecen a discursos globales, sino que por el contrario, debe comprenderse la ciudad como un conjunto de fragmentos o geografías que están interrelacionadas y se influyen unas a otras a consecuencia de su yuxtaposición, es decir, un sistema complejo, que nos llama a buscar modos de análisis cada vez más completos e integrales.

Así, se decidió primeramente catalogarla dentro del método dialéctico, debido a que considera los fenómenos históricos y sociales en continuo movimiento, y a la realidad como algo no inmutable,

sujeta a contradicciones y a una evolución constante. Este método describe lo que nos rodea, la historia de la sociedad y del pensamiento, a través de una concepción de lucha de contrarios y por su carácter dinámico expone no solamente los cambios cuantitativos, sino que su enfoque es predominantemente cualitativo. Este método también se puede ligar con la epistemología de la complejidad de Edgar Morin (2004), que propone un método de pensamiento nuevo, para comprender la naturaleza, la sociedad, reorganizar la vida humana, y para buscar soluciones a las crisis de la humanidad contemporánea, mediante la explicación de las dinámicas complejas de los objetos de estudio, estableciendo que no es suficiente abordar los estudios con las prácticas tradicionales del método científico, por su estrecha visión que no incorpora factores importantes como la dimensión temporal o la perspectiva del observador.

Así pues, en esta investigación se realizará la integración de enfoques cuantitativos y cualitativos, los cuales analizarán diferentes aspectos de los objetos de estudio, para obtener una imagen más completa de los mismos, obteniendo así, una mirada enriquecida y conclusiones más integrales.

De manera más específica, como técnicas de investigación se utilizarán la exploración teórica/documental, para recopilar información bibliográfica, sobre todo en la construcción del marco teórico; y la de campo, específicamente en los capítulos 5 y 6 del desarrollo del tema, mediante obtención y sistematización de información censal, investigación documental, georreferenciación, mapeo y croquis de traza urbana y arquitectónica, y estrategias etnográficas como observación, recorridos, entrevistas abiertas, cuestionarios, mapas cognitivos, entre otras.

Los datos obtenidos se procesarán mediante distintos softwares computacionales como Excel, Google Earth y Photoshop, para la fase cuantitativa, y para la información obtenida en la fase cualitativa, se incluirán de manera intercalada en las gráficas y texto, la información recabada de la socioetnografía (entrevistas, observación, recorridos, etc.).

## **ESTRUCTURA DEL DOCUMENTO**

El documento está dividido en dos secciones principales, además de la introducción y las respectivas conclusiones: La aproximación al tema y marco teórico, en la cual se desarrollan los capítulos del 1 al 3; y el desarrollo del tema, en la cual se exponen los capítulos del 4 al 6.



En el capítulo 1 se establece la importancia de los paradigmas en el desarrollo de las sociedades, y a partir de ello, se demuestra que la sociedad actual enfrenta un aumento en la cantidad y frecuencia de cambios de paradigmas, como la cultura global, la organización en redes, la lucha por la justicia, el cambio climático, entre otros; lo que genera choques culturales drásticos y una adaptación a ellos más difícil y forzada, manifestándose en un ambiente colectivo de inestabilidad, y un estilo de vida más dinámico y volátil, y con ello, nuevos retos a enfrentar. Así pues, se vuelve urgente una actualización del pensamiento y las prácticas urbanas, y estar en continua revisión de los procesos y los discursos teóricos, para así poder desarrollar estrategias contextualizadas a la realidad actual.

En el capítulo 2, se realiza una descripción general de las principales teorías y modelos urbanísticos que han influido en la praxis urbana global, para evidenciar que los discursos dominantes del urbanismo moderno como disciplina espacial, provienen de geografías noratlánticas y cargados de una ideología totalmente moderna. Así, se vuelve evidente, la necesidad de contextualizar el concepto de urbanismo a las realidades de la periferia global como Latinoamérica, es decir, tomar conciencia que la ciudad debe pensarse incluyendo a todos los grupos sociales que la componen (alteridad, hibridez), que las reestructuraciones económicas han generado más informalidad, pobreza urbana y desigualdades sociales, y que todo ello está directamente relacionados con desarrollar esfuerzos para reducir las injusticias y desigualdades espaciales, y con alcanzar una sustentabilidad “realizable” enfocada a mitigar dichas circunstancias específicas.

Posteriormente, el capítulo 3 surge a raíz de la decisión de reflexionar sobre el concepto de justicia como estrategia para avanzar hacia la reducción de las desigualdades y los contrastes socioeconómicos existentes en la época actual, pues se plantea la hipótesis de que por medio de la inclusión y operacionalización de la idea de justicia en la praxis urbana se podrán dar pasos hacia una sustentabilidad más contextualizada a la realidad de Latinoamérica. Por lo anterior, se realiza una revisión general del concepto de justicia dentro de las disciplinas espaciales a partir del análisis de tres teóricos específicos: Henri Lefebvre, Edward Soja y David Harvey, quienes con su perspectiva espacial crítica han contribuido a generar un nuevo estado de conciencia y una nueva manera de ver las consecuencias negativas e injustas de la globalización y urbanización en la

ciudad del siglo XXI, particularmente con la redefinición de conceptos como el derecho a la ciudad, la justicia territorial o la búsqueda de justicia espacial.

En el capítulo 4, se reafirma la postura planteada en el marco teórico acerca de que los retos urbanos que han surgido en la ciudad contemporánea se tienen que abordar a partir del concepto de sustentabilidad, y a través de éste, acercarse a la justicia como teoría y estrategias urbanas para poder caminar hacia un equilibrio en los desajustes espaciales existentes; pero se realiza una revisión crítica y una re-definición/actualización de dicho concepto de sustentabilidad “tradicional”, ya que éste se refiere a un estado de equilibrio en el que las dimensiones económicas, sociales y ambientales permanecen estables y en armonía, lo cual es imposible al aplicarlo al ambiente de la ciudad, cuyas características son lo dinámico, cambiante, híbrido e inestable. Es por ello que se propone un concepto de sustentabilidad urbana “realizable” que sea interdisciplinario y abierto y que contenga la justicia como su contraparte cualitativa, la cual haga uso de los derechos urbanos como unidad de evaluación de los distintos desequilibrios espaciales que se presenten, y con ello transformarlo en un concepto operable para la intervención de las ciudades, que contribuya a la construcción de distintas estrategias y esfuerzos de sobrevivencia desde el contexto de la informalidad y del territorio de “frontera”, con todos sus elementos y componentes espaciales.

A continuación, en el capítulo 5, se decidió seleccionar a Monterrey, México y Santiago de Chile como dos ciudades en las que lo “formal” y lo “informal” se contraponen y se mezclan simultáneamente, y donde las manifestaciones de las desigualdades sociales, políticas y urbanas, fueran evidentes, y en donde se pudieran observar similitudes, así como diferencias que enriquecieran un análisis urbano comparativo entre ellas. Lo anterior, con el objetivo de obtener información con la cual generar puntos clave y criterios urbanos en común acerca de la espacialidad de la ciudad latinoamericana, así como áreas de oportunidad para comprender mejor sus problemáticas y poder con ello, generar intervenciones urbanas más integrales y actualizadas a su realidad.

Así, a raíz de dicho análisis comparativo se obtiene una lista de características de la espacialidad latinoamericana, la cual sirve para comprobar que la ciudad latinoamericana es un territorio de “frontera”, en donde se combinan elementos urbano-arquitectónicos producto del capitalismo y la

globalización, junto con elementos como los asentamientos informales y periferias urbanas. Lo anterior contribuye a reafirmar que la ciudad latinoamericana necesita contextualizar conceptos como el de la sustentabilidad urbana y la justicia en objetivos más alcanzables, y en esfuerzos de lucha y de sobrevivencia social y espacial de acuerdo a su contexto específico.

Finalmente, en el capítulo 6, se establece que la unidad para evaluar las condiciones de justicia/injusticia urbana en la ciudad latinoamericana es el “derecho urbano”, y a partir de ello, se propone operacionalizarlo como estrategia de evaluación, mediante una contextualización del catálogo de derechos urbanos planteado por Jordi Borja (DUB), agrupando sus intenciones y esencia, y complementándolas con las características urbanas latinoamericanas establecidas en el capítulo 5, con la finalidad de obtener una serie de “derechos urbanos latinoamericanos” (DUL), que sirvan como herramienta de evaluación más propia de la realidad latinoamericana, y avanzar así, hacia una sustentabilidad urbana latinoamericana “realizable” en la medida en que se desarrollen estrategias que los incluyan.

Así mismo, además de la propuesta de los derechos urbanos latinoamericanos (DUL), el análisis comparativo de los casos de estudio de Monterrey y Santiago permite proponer también tres metas que la sustentabilidad urbana latinoamericana debe plantearse como objetivos a alcanzar para poder actualizarse como concepto y como estrategia, así como una serie de estrategias/postulados de aproximación hacia el pensamiento metaurbano latinoamericano desde el lenguaje de la planificación urbana, ya que en la medida en la que el pensamiento metaurbano introduzca sus conceptos al ámbito político, legal y de la planificación urbana, éstos se podrán legitimar como instrumentos válidos, pues las cuestiones de sustentabilidad urbana y de justicia no podrán traducirse en políticas públicas si no es por medio de leyes, reglamentos y demás instrumentos de planeación. Así, luego de desglosar los elementos y componentes que conforman cada uno de los DUL propuestos, se establecen dos ejemplos ilustrativos de cómo éstos pueden ser operacionalizados y cuál sería la utilidad de ello.

## **II.APROXIMACIÓN AL TEMA Y MARCO TEÓRICO**

# **CAPÍTULO 1.**

## **PARADIGMAS Y RETOS DE LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA**

## 1.1 Importancia de los cambios de paradigma en la evolución social

El término “paradigma” (RAE, 2014) dentro del vocabulario científico y en expresiones epistemológicas, se utiliza comúnmente para hacer referencia a algo que se toma como un ejemplo, modelo o patrón, así pues, socialmente hablando, un paradigma es una manera establecida de hacer las cosas, que la mayoría de la gente repite como modelo “tradicional”, y es cuando dichos modelos cambian o evolucionan, cuando se habla de cambios de paradigma, que a su vez, generan nuevos retos que no existían previamente.

Lo anterior es importante porque actualmente, debido a diversos fenómenos que se describirán más adelante, como la globalización o el informacionalismo, la sociedad se encuentra experimentando importantes cambios de paradigmas sociales y por consecuencia, urbanos, provocando nuevas realidades y problemáticas que las disciplinas espaciales no están alcanzando a enfrentar de manera completa, debido a que muchas de sus perspectivas y estrategias continúan desarrollándose desde paradigmas “tradicionales”.

El ser humano es social por naturaleza, y el hecho de coexistir y compartir sus actividades diarias con otras personas ha sido lo que ha permitido el desarrollo del lenguaje, la tecnología, y la cultura en general de todas las civilizaciones existentes, y sobre todo en la época actual, donde el ambiente rural cada vez es más difuminado, y los entornos urbanos son los predominantes, generando la aglomeración de millones de personas en metrópolis y regiones globalizadas.

Al hablar de sociedad es importante tener en cuenta que ésta es un sistema temporal, espacial y biológico, cuyos procesos son dinámicos. Este sistema se compone de muchos otros sistemas de igual dinamismo, los cuales son como “meteoros” en el espacio y por lo tanto, se encuentran expuestos a colisionar entre ellos (Lotman, 1999). Y son esas “colisiones” las que van marcando tradiciones y tendencias, cambios culturales y patrones de comportamiento; esas “colisiones” al generar cambios de paradigmas, son las que marcan el rumbo de la evolución.

Una de las premisas de esta investigación es que en los últimos años ha habido importantes “colisiones” que han provocado cambios culturales y tecnológicos en la sociedad actual, los cuales han sido tan drásticos y veloces, que han transformado las teorías y prácticas urbanas, pues al volverse la sociedad más compleja, hace que la comprensión, planificación, diseño y resolución de

las problemáticas urbanas se vean limitadas debido a la falta de perspectivas que aborden dicha complejidad desde distintos enfoques.

Por lo anterior, para ayudar a cerrar esa brecha entre la evolución de la sociedad contemporánea y sus prácticas urbanas, es importante tener muy claro cuáles han sido esos cambios y paradigmas culturales experimentados y que por ende, son las características que deben ser consideradas en los nuevos discursos urbanos.

Los cambios culturales importantes en la historia son cada vez más rápidos y frecuentes, los avances tecnológicos y cambios de paradigmas que provocan cambios en los estilos de vida de la sociedad, anteriormente duraban varios siglos en formarse y suceder, y hoy en día, pueden darse hasta en el transcurso de una misma generación. Si se analiza la historia de manera tradicional, es posible apreciar fácilmente lo mencionado: La historia de la sociedad occidental, desde que el ser humano comenzó a dejar de ser nómada y agruparse en civilizaciones, se divide en grandes períodos de tiempo o épocas como la prehistoria; la época de las civilizaciones antiguas como la egipcia, griega y romana; la edad media y la época moderna (desde el renacimiento a la fecha).

Es muy fácil aseverar casi por inercia que el período neolítico duró aproximadamente 60 siglos, o que la civilización egipcia tuvo una duración de 30 siglos y la edad media 10, pero si realmente se reflexiona acerca de estas cantidades de años (30 siglos son 3 mil años, por ejemplo), se puede hacer un cálculo de la cantidad de generaciones que vivían con las mismas tecnologías o bajo las mismas estructuras políticas o religiosas antes de que se diera un parteaguas lo suficientemente importante como para detonar el desarrollo y dar un paso más en la evolución social.

Por ejemplo, el punto de inflexión que provocó el surgimiento del período neolítico es el establecimiento de la agricultura y la ganadería como modos de producción alimentaria vegetal y animal en grandes cantidades y la tecnología que eso conllevó; de igual manera, es conocido que el suceso principal que provocó el inicio de la edad media fue la caída del imperio romano; o que el renacimiento coincidió con el descubrimiento de América, la disolución del régimen feudal y el ascenso de la burguesía como nueva clase social.

El hecho de que las distintas sociedades duraran cientos de años en generar esos cambios, permitía que la adaptación a éstos se diera de manera paulatina, que la transición en los estilos de vida no provocara choques culturales tan fuertes, y que se pudiera planear a futuro de una manera un poco más estable. Pero si se sigue observando los períodos que la historia tradicional marca para estudiar la evolución de la sociedad, se notará que sobre todo a partir del renacimiento, los parteaguas culturales aumentan la frecuencia en la que suceden, así tenemos que el renacimiento tiene una duración de aproximadamente 2 siglos (XV y XVI), la ilustración, de igual manera 2 siglos (XVII y XVIII), la primera modernidad poco más de un siglo (del XIX a las primeras décadas del XX), la segunda modernidad o postmodernidad, las últimas décadas del XX, y el período contemporáneo, que puede tratarse de una tercera modernidad a raíz de la crisis del capitalismo, el desarrollo de tecnologías como internet y la sociedad de la información, entre otras.

Y la otra característica que es importante notar es que, además de que la frecuencia entre los cambios culturales es cada vez menor, la cantidad de éstos aumenta, definitivamente debido a que existe una inseparable relación entre avances tecnológicos y dichos cambios, es decir, en los períodos antiguos mencionados es posible identificar uno, dos o tres sucesos importantes que detonaron el cambio de período, pero en la época moderna, sobre todo desde la ilustración a la fecha, son mucho más los eventos que generan esos cambios de paradigma, debido a que a partir de esta época la urbanización comienza a dejar atrás al ambiente rural debido a la revolución industrial, la cual, junto con sus desarrollos tecnológicos, generó así mismo, diversas crisis sociales, económicas y ambientales, que siguen latentes hasta la fecha.

Entre la creciente cantidad de eventos que han provocado cambios de paradigma en las últimas décadas, se pueden mencionar revoluciones y guerras mundiales, industrialización y fabricación en serie de cualquier objeto cotidiano, diversificación y aumento de infraestructura de transporte y medios de comunicación, crisis económicas, nuevos regímenes económicos, globalización, internet, cambio climático, y muchos más, todos ellos aconteciendo de manera casi simultánea en el período más corto de toda la historia de la sociedad. Y es ese aumento en la cantidad de cambios y de la frecuencia con la que suceden, lo que hace que el choque cultural sea más drástico, y por lo tanto, la adaptación a ellos más difícil y forzada, generando un ambiente



colectivo de inestabilidad, un estilo de vida más dinámico y volátil, que provocan la aparición de nuevos retos a enfrentar.

Un enfoque alternativo para analizar a la sociedad occidental de manera distinta al de la historia tradicional, es el de Edward Soja, quien en su libro “Postmetrópolis” hace una espacialización (poner en primer plano lo espacial con respecto de lo social e histórico de nuestras vidas, para generar nuevas interpretaciones) de la historia tradicional de la sociedad, dividiéndola así, en 3 grandes revoluciones urbanas (Soja, 2008), como los tres parteaguas que hicieron evolucionar el desarrollo de las civilizaciones:

Antes de la primera revolución urbana, Soja establece las organizaciones espaciales de cazadores y recolectores como las proto-ciudades que dieron origen a la Ciudad-Estado y posteriormente al Estado-Nación. La primera revolución urbana ocurrió en el período neolítico, con el establecimiento de los primeros núcleos urbanos, como el de Çatal Hüyük y Jericó, cuyo tipo de organización se originó cuando evolucionó la forma de producir alimentos, lo que llevó a cambios revolucionarios en la organización social y sus pobladores se agruparon en aldeas y poblados. La segunda revolución urbana ocurrió entre el quinto y el tercer milenio a.C., y se destaca por el establecimiento de la reproducción social (los roles sociales hereditarios) y la creación de una estructura institucional para mantener la continuidad política, económica y cultural del orden establecido. Finalmente, la tercera revolución urbana, fue originada por la revolución industrial, a finales del siglo XVIII, que provocó los cambios mencionados anteriormente. Soja presenta así mismo, la hipótesis de que a partir de las crisis (políticas, económicas y urbanas) de la década de 1960, al entrar a la época denominada como postmodernidad, la sociedad ha comenzado a producir la cuarta revolución urbana, y por su parte, Maldonado (2014)<sup>1</sup> establece que los asentamientos informales en la ciudad latinoamericana pueden ser considerados como las proto-ciudades del siglo XXI.

A la sociedad que vive en esta época de la cuarta revolución urbana, se le han asignado muchas definiciones y “etiquetas” como: sociedad de la información (Castells, 2006), sociedad del espectáculo (Debord, 2002), sociedad postindustrial (Bell, 1976), entre otras, dependiendo de los

---

<sup>1</sup>*Informal urbanization of Latin America: the post-global proto-cities.* Diana Maldonado, presentado en Open Cities. The new post-industrial world order, ACSA International conference, 2014, Seúl, Corea del Sur.

teóricos que la estén analizando. Al respecto, en esta investigación se utilizará simplemente el término sociedad contemporánea, pues se tiene la convicción de que estamos todavía muy “cerca” de las transiciones que se están suscitando en la sociedad actual como para poder asignarle una etiqueta definitiva, y el estar todavía en el “ojo del huracán” impide tener una visión más amplia para determinar alcances y consecuencias de nuestra realidad.

Una consecuencia de vivir en una época de transición y cambios de paradigmas, es que se mezclan los discursos y perspectivas tradicionales con los nuevos, generando confusión, o limitación en la manera de comprender las nuevas realidades. La manifestación de esto en la época actual se hace evidente sobre todo en la dicotomía entre primera y segunda modernidad: en la primera modernidad, la territorialidad se entiende como el principio de ordenamiento de la sociedad, el cual, al mismo tiempo, se relaciona con conceptos de control, certidumbre y seguridad, así pues, las redes sociales y comunidades se desarrollan en este sentido; pero en la segunda modernidad, debido a la globalización cultural y política que ha relegado a la territorialidad física como principio ordenador, las fronteras se difuminan, convirtiendo las ciudades en ambientes de incertidumbre y caos.

Es por ello, que en las últimas décadas se han realizado grandes esfuerzos por “etiquetar” y diferenciar el tiempo actual del tiempo de la primera modernidad, añadiendo prefijos a la palabra modernidad resultando conceptos como: *postmodernidad*, *hipermodernidad*, *supermodernidad*, *transmodernidad*, *metamodernidad*. Independientemente de la carga teórica que ellos tengan, y de si se utiliza uno más que otro, lo que se pretende enfatizar es que los prefijos como *post* y *meta*, antes de “modernidad” tienen el objetivo de acentuar el hecho de que la época actual es diferente a la de la primera modernidad. Es un compromiso distinto con el concepto, pero manteniendo la esencia del mismo, señalando que la crisis de la modernidad se ha superado, pero que al mismo tiempo, nuevos retos y crisis se presentan.

Por lo anterior, es necesario detectar las principales características de la sociedad contemporánea, a partir de los paradigmas que nos presenta, como la cultura global, la organización en redes, la lucha por la justicia y el medio ambiente, entre otros, pues en la medida en que las nuevas tendencias culturales de la sociedad puedan ser identificadas, se podrán actualizar las perspectiva y discursos urbanos y así adaptarlos a la realidad social actual.

## 1.2 Características de la cultura global contemporánea

El modelo de “desarrollo” y de “progreso” económico, social o urbano que prevaleció en el mundo entero a partir de la revolución industrial, se basó en un pensamiento positivista, pragmático y tecnocrático, consolidado durante la primera mitad del siglo XX. Y como el símbolo por excelencia que identificaba a este siglo era la fábrica o la industria, es comprensible, que los ejes rectores de ésta hayan sido trasladados a la vida cotidiana, así, los valores sociales, la política, el urbanismo y la cultura general de las primeras décadas del siglo XX se volvieron rígidos, mecanizados y centralizados. Se intentó hacer funcionar a la sociedad como funciona una línea de producción en serie, o una máquina.

Aunado a eso, el afán de las industrias por la generación y acumulación de riquezas materiales, a través del uso desmedido de la tecnología, de la depredación del medio ambiente y sus recursos y, de manera cada vez más acentuada, de la explotación y el empobrecimiento de grandes cantidades de población, particularmente en los llamados “países en vías de desarrollo” terminó por generar lo que conocemos como la crisis de la modernidad a finales del siglo XX.

Surgió pues, con todo eso, una época de descontento, de hartazgo social, de despertar, de revoluciones, en la que la sociedad comenzó a liberarse de esa rigidez y estructuras impuestas.

Marshall Berman citando la famosa frase de Marx que dice: *“Todo lo sólido se desvanece en el aire; todo lo sagrado es profanado, y los hombres, al fin, se ven forzados a considerar serenamente sus condiciones de existencia y sus relaciones recíprocas”* (Berman, 1988) encuentra una manera muy contundente para expresar esta crisis de la modernidad.

El hablar de lo “sólido” es referirse al pensamiento moderno, a todo lo que el hombre conocía y daba por sentado hasta ese momento, llámese identidad, religión, tradiciones, arte, valores, educación, etc., todas estas estructuras de poder o sistemas que eran sagrados y dejaron de serlo. Con esto, Berman plantea que, por lo menos, hasta finales de siglo XX, la revolución modernista no ha concluido, que el espíritu del modernismo ha desarrollado unas tradiciones propias aún

vigentes, tradiciones que paradójicamente sacrifican el pasado y el presente para abrir una perspectiva de futuro.

Nezar AlSayyad (2004) por su parte, manifiesta también, que la cultura y sociedad posmodernas se han vuelto más dinámicas y flexibles en este siglo, y por lo tanto, las tradiciones también (tradiciones entendidas como se mencionó anteriormente, como las estructuras de poder y sistemas culturales predominantes), las cuales están evolucionando en nuevos esquemas y maneras de ser comprendidas y heredadas, que los límites culturales ya no están completamente definidos y podemos transmitir cultura o recibirla con mucho mayor dinamismo y facilidad.

Zigmunt Bauman a su vez, reafirma el dinamismo y flexibilidad de la sociedad postmoderna al establecer con su concepto de modernidad líquida que la “liquidez” de la vida actual no permite que la sociedad mantenga su forma ni su rumbo durante mucho tiempo, pues las condiciones de actuación de sus miembros cambian antes de que las formas de actuar se consoliden en hábitos y rutinas determinadas, lo que genera una incertidumbre constante. Bauman señala que la sociedad líquida es una sociedad con individuos a los que no les importa el espacio ni la distancia; que se sienten como en casa en muchos sitios, pero en ninguno a la vez; tan ligeros, ágiles, volátiles y nómadas, como las finanzas y el comercio globalizado de la época, en la cual, es cada vez más común regirse bajo conceptos como la novedad, la inestabilidad, o la hibridez (Bauman, 2006).

Otra característica que indiscutiblemente es parte también de la sociedad contemporánea es la globalización. Hablar de globalización es hablar de un concepto demasiado complejo. La globalización es uno de los signos más evidentes de la evolución de nuestra cultura. Referirse a la globalización, es referirse a la economía, política, tradiciones, tecnología, sociedades, medios de información y, comunicación, redes, espacios virtuales, arquitectura, ciudades, en síntesis, en todos los aspectos que conforman nuestra realidad urbana contemporánea está presente la globalización.

J. Larraín (1996) señala que la globalización al afectar los distintos sectores sociales como lo político, lo laboral o las comunicaciones, afecta por ende, a la cultura, pues todos esos sectores que forman parte de la vida urbana cotidiana de una sociedad están cada vez más interconectados

e interdependientes en todo el mundo. Y esos cambios culturales, con su rapidez y su impacto global afectan así mismo, la identidad personal.

La evolución cultural que se ha consolidado con la globalización ha penetrado de tal manera todos los ámbitos de la actividad humana, que se ha generado una nueva estructura social llamada informacionalismo la cual se orienta hacia el desarrollo tecnológico, la acumulación del conocimiento y hacia grados de complejidad mayor en el procesamiento de la información.

Y de ese informacionalismo surge la *Sociedad Red*, la cual se plantea como una nueva morfología social, un sistema muy dinámico, abierto y flexible basado en el flujo de información e imágenes a través de redes y nodos interconectados entre sí. Una sociedad estructurada de manera global, en redes y en comunidades virtuales, generando una nueva relación economía-estado-sociedad (Castells, 2006).

Esta nueva cultura global flexible, efectiva, versátil, que es lo contrario de la rigidez, mecanización y centralización del siglo XX, es una red abierta de significados culturales que coexisten e interactúan y se van modificando debido a este intercambio, lo cual está llevando a la construcción de un mundo diverso, donde las culturas locales aportan recursos y creencias y reciben lo mismo de otras culturas dentro de un proceso global, impulsando así, una cultura de la diversidad, de lo híbrido, de la mezcla, de lo diferente, de la “otredad”, interconectados simultáneamente y dependientes entre sí.

Otro concepto que va ligado al de globalización es el de “desterritorialización”. En su ensayo *“Tradition Is (Not) Modern”*, Jane Jacobs (AlSayyad, 2004:29) menciona que este concepto es un resultado espacial de la globalización y que puede ser definido como una serie de transformaciones interrelacionadas que implican el remplazo de lo limitado por lo ilimitado, o la superación del territorio físico por geografías que exceden las unidades limitadas, el triunfo del espacio sobre el tiempo.

La desterritorialización y reterritorialización se potencia con el uso y alcances del internet como medio global de comunicación. El internet ha permitido la autocomunicación de masas en la que

los receptores de información también pueden producirla y difundirla más allá de cualquier frontera física (Castells, 2009).

Internet es pues, parte fundamental de la cultura del siglo XXI, es el tejido de la comunicación de nuestras vidas, vivimos con internet. El internet está en el trabajo, en los contactos personales, en el entretenimiento, en la religión, política, información, etc.

Esta nueva cultura creada por el internet, es una cultura que ya no se basa en los contenidos, sino en los procesos, sobre todo, de comunicación: La cultura global actual es una cultura de la comunicación por la comunicación. Es una red abierta de significados culturales que al interactuar permiten la construcción de un mundo diverso aportando recursos y creencias y recibiendo lo mismo de otras culturas.

Espacialmente hablando, Castells plantea el concepto de *ciudad global*. Una ciudad vista no tanto como un lugar físico y material, sino como una serie de *procesos* relacionados con los servicios avanzados, los centros de producción y los mercados de una nueva red global con diferentes intensidades y escalas (Castells, 2006).

En la ciudad global el espacio público se está haciendo de circulación, no de interacción. Circulación entre hospitales, escuelas, zonas de recreo, etc., lo que Howard Kunstler llama “La geografía de ninguna parte” (autopistas y carreteras, estacionamientos, mega centros comerciales, ciudades desechadas, etc.).

Y a partir de eso, Castells plantea el concepto del espacio de los flujos. Y este espacio de los flujos opaca la relación entre arquitectura y sociedad. Y, temporalmente hablando, se plantea el tiempo atemporal como una ruptura de la ritmicidad tanto biológica como social. El tiempo atemporal es el tiempo virtual, es la simultaneidad, inmediatez y atemporalidad sin precedentes que la tecnología y el internet han formado en nuestra cultura actual: una cultura de lo eterno y lo efímero al mismo tiempo.

Esta evolución cultural nos ha llevado pues, a una cultura global. Una cultura global con dos extremos o características principales: una mayor conciencia y fomento a las identidades

nacionales y regionales, y una identidad cosmopolita (hibridación, multiculturalismo, consumismo).

La sociedad contemporánea es entonces, una sociedad que habita ciudades que se encuentran lejos de la ciudad utópica y funcionalista planteada en los años de la primera modernidad. La ciudad contemporánea ha sido rebasada por las consecuencias de dicha modernidad.

En el ADN de la cultura contemporánea está el ser capaz de borrar los límites físicos y vivir en un proceso de desterritorialización y reterritorialización continuos y simultáneos, habitar espacios físicos mientras se convive en espacios virtuales, y así, multiplicar los alcances y conexiones creando redes como manera de organización social. Es muy complejo pensar en la cultura, sobre todo en un tiempo como el que se vive actualmente, en los que la sociedad red ha cambiado por completo el sentido del espacio y del tiempo.

En relación a lo urbano y al ambiente construido, todo lo anterior nos advierte que ante una nueva cultura y una nueva realidad social, es necesario realizar nuevas búsquedas y exploraciones urbanas. Repensar y abrir los esquemas de hacer ciudad para ir más allá de lo que se ha hecho hasta la fecha, porque todos los cambios culturales y sociales descritos, no han podido aterrizar del todo en materia urbana. Las ciudades, especialmente las de los países en desarrollo no han sido capaces de evolucionar a la misma velocidad que la cultura de la gente que las habita. Es urgente reconocer que la ciudad contemporánea presenta desigualdades espaciales, destrucción del medio ambiente, un proceso de hibridación y formación de territorios de “frontera”, entre otros, como características específicas, y sólo en la medida en que esto se reconozca y se aborde, se podrán desarrollar herramientas para enfrentar los retos urbanos que se presentan.

### **1.3 Ante nuevos paradigmas, nuevos retos**

Una vez establecido que la crisis de la modernidad y de la utopía y los cambios de paradigmas surgidos a raíz de ésta han provocado la evolución de la sociedad contemporánea, y que dentro de sus características principales se pueden mencionar la incertidumbre e inestabilidad constantes, la difuminación entre los límites físicos y virtuales, el dinamismo, flexibilidad, mezcla e hibridez que la globalización y el informacionalismo han desarrollado, así como la interconexión e

interdependencia social por medio de redes y nodos infinitos, es evidente que dichos cambios generan nuevos retos para la ciudad en materia social, económica, tecnológica, política, entre otras.

A manera de sintetizar lo descrito anteriormente, se presenta el siguiente diagrama, en el cual se enlistan los paradigmas más importantes de la primera modernidad, así como los cambios de paradigma que surgen en la segunda modernidad y que se continúan manifestando en la época actual (¿tercera modernidad?). Y al final de cada uno de los paradigmas y cambios, se enlistan también una serie de retos a enfrentar para poder avanzar hacia una actualización de pensamiento y de discursos teóricos y prácticos:

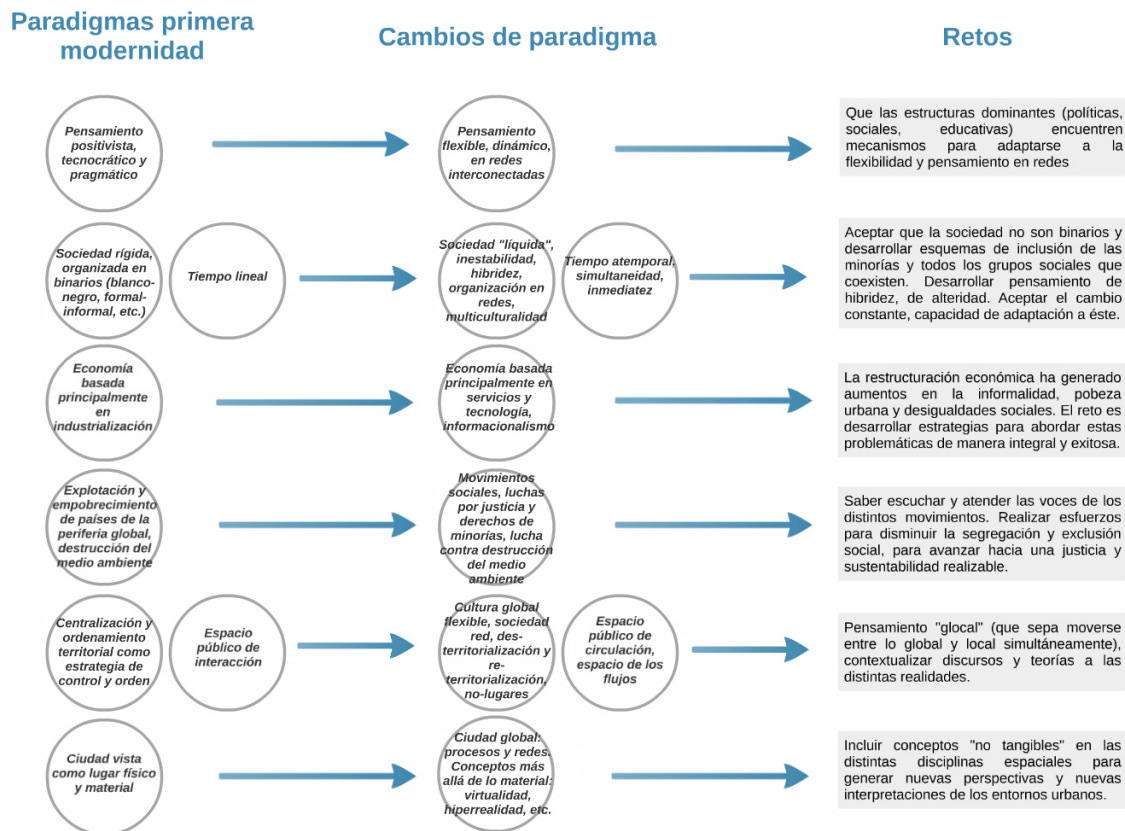


Imagen 1. Cambios de paradigmas y retos de la ciudad contemporánea. Fuente: Gómez, 2015

Haciendo un enfoque un poco más hacia lo urbano, es importante mencionar que la ciudad actual, con su complejidad y simultaneidad espacial y temporal, no puede continuar siendo planificada y organizada bajo los esquemas de la primera y segunda modernidad, cuyos objetivos y retos a



enfrentar eran distintos, debido a los paradigmas existentes en esa época. Es evidente que la planificación urbana derivada del movimiento moderno no ha cumplido las expectativas que generó en sus inicios, pues la ciudad contemporánea refleja cada vez más situaciones de contrastes y multipolaridades sociales, brechas entre sectores pobres y ricos, exclusión y segregación social, destrucción del medio ambiente, consumismo y fuerzas del mercado inmobiliario guiando el desarrollo urbano sin orden ni control del Estado, inseguridad y violencia derivadas de las guerras contra el crimen organizado, entre otros.

Uno de los cambios de paradigma más importantes de principios del siglo XXI ha sido el discurso de la sustentabilidad, el cual comenzó a permearse en todos los aspectos de la vida urbana, y prometía ser una esperanza en cuanto a estrategias de mitigación de la pobreza, vulnerabilidad e impacto ambiental, pero algo no funcionó de la manera esperada, porque las ciudades, especialmente las de los países en desarrollo están muy lejos de alcanzar una sustentabilidad como la que se plantea en las ciudades del primer mundo.

Tal vez uno de los retos más importantes que tienen las ciudades latinoamericanas es replantear el concepto de sustentabilidad y contextualizar sus estrategias a la realidad de América Latina. Así también, otros retos que se perciben en esta región, son encontrar estrategias para planificar las ciudades actuales con las dimensiones masivas que éstas tienen pues los planes de desarrollo, zonificación de usos de suelo y reglamentos de construcción tradicionales no tienen el alcance suficiente para abordar la complejidad urbana contemporánea. Un reto también es incluir verdaderas políticas públicas de disminución del impacto al medio ambiente, lo cual incide directamente en desastres naturales desproporcionados; propiciar un desarrollo urbano que incluya los sectores informales y vulnerables dentro de sus proyectos, estrategias encaminadas a cerrar las brechas y segregación social, en vez de aumentarlas. Un reto es así mismo todo lo relacionado con la movilidad urbana y el transporte en general, cuya infraestructura se halla colapsada y dañada por situaciones de mala planeación y corrupción en sus manejos internos. Otros retos son lograr poner un freno a la especulación y desarrollo inmobiliario sin control, que especula el suelo, gentrifica barrios y privatiza el espacio público; combatir la poca o nula participación ciudadana y desarrollar nuevos esquemas para convertirla en una fuerza decisiva en las políticas públicas, entre otros.

Por todo lo anterior es urgente actualizar el pensamiento y las prácticas urbanas, estar en continua revisión de los procesos y los discursos teóricos, para así poder desarrollar estrategias contextualizadas a la realidad actual.

## **CAPITULO 2.**

# **IDEOLOGÍAS Y CONTEXTOS GEOGRÁFICOS DE LOS MODELOS Y DISCURSOS URBANÍSTICOS DOMINANTES**

## 2.1 El concepto de urbanismo en la época contemporánea

De acuerdo con lo establecido en el capítulo previo, en la actualidad se experimentan cambios paradigmáticos muy importantes. Definitivamente las sociedades se encuentran en los inicios de una nueva revolución urbana (Soja, 2008), y sobre todo, una nueva etapa en el proceso de modernidad, una modernidad avanzada, con fenómenos mundiales como la globalización, el informacionalismo y el desarrollo sustentable, por mencionar algunos. Las ciudades nunca antes en la historia habían presentado la complejidad que las caracteriza actualmente en cuanto a dimensiones, población, contrastes socioeconómicos, entre otros.

Así pues, la acción urbanística actual necesita comprender a fondo esta serie de cambios y de lógicas sociales, para mantener actualizada la teoría y praxis urbana. Por lo anterior, se vuelve necesario cuestionar si la disciplina del urbanismo transformarse y evolucionar a partir de los cambios de paradigmas, las crisis y los retos desglosados previamente, pues se tiene la hipótesis de que esto no se ha logrado totalmente, dada la cantidad de problemáticas latentes en la ciudad contemporánea.

Para empezar a avanzar hacia una perspectiva urbana actualizada, primero hay que recordar que si bien, desde que inició el sedentarismo en las sociedades humanas, éstas siempre se han considerado urbanas, y existen muestras impresionantes de urbanizaciones en ciudades egipcias, romanas, persas, etc., desde las épocas clásicas, medievales y modernas, la construcción de las ciudades la mayoría de las veces obedecía a motivos religiosos, militares, o de infraestructura civil, pero la palabra urbanismo, como disciplina científica espacial, fue acuñada hasta el siglo XIX, y es derivada del latín *urbanus* [ciudad] (Oxford, 2014) y nos refiere a una disciplina que estudia la vida urbana, o los conocimientos relativos a la planificación y desarrollo de los edificios y espacios de la ciudad (RAE, 2014).

Así tenemos, que uno de los principales esfuerzos de desarrollar el urbanismo como un concepto más teórico, fue la introducción de éste por Ildefonso Cerdá en su *Teoría de la Urbanización* en 1867, para inventar una nueva ciencia de la organización espacial de las ciudades. El término de Cerdá designa el proceso de desarrollo urbano y sus leyes, aplicando esos conocimientos en la concepción y organización del espacio urbano (Sánchez, 1999:33).

Por otra parte, Paolo Sica (1981:11) se refiere al urbanismo como una disciplina autónoma que conjuga los instrumentos empírico-científicos necesarios para el estudio de la evolución y transformación de la ciudad, mediante la formación de un cuerpo de “operadores” especializados y diferentes líneas de enfoque metodológico.

Como se puede apreciar, las definiciones anteriores tienen una fuerte carga científica y una estructura muy rígida, pues incluyen conceptos como planificación, leyes, organización, instrumentos, metodología, entre otros, lo cual, no está mal, pero dadas las características de la ciudad postmoderna, es necesario abrir dichas definiciones y volverlas más flexibles e incluyentes de nuevas perspectivas del fenómeno urbano, sobre todo, porque dichas definiciones son las que continúan practicándose y enseñándose académicamente hablando.

Una definición un poco más abierta a cuestiones más actuales como los enfoques sociales y ambientales del urbanismo es la del Consejo Europeo de Urbanistas planteada por Sánchez (Sánchez, 1999:8), que lo describe como una disciplina que comprenda cualquier actividad relacionada con el desarrollo y uso del suelo, que opere en todas las escalas sociales y territoriales (rural, urbano, regional, etc.), preocupada por el bien común, pero respetando los derechos individuales, y que debe facilitar la evolución física y social de las comunidades, optimizando los recursos disponibles, combinando la gestión con la creatividad, funcionando como catalizador para la conservación y desarrollo de la estructura y forma de la ciudad actual y futura.

Aun así, dichas definiciones, no dejan de estar esbozadas a partir de una carga ideológica moderna y occidental, es decir, con todos los ideales y paradigmas relacionados con la utopía, el funcionalismo, el orden y control territorial, entre otros, por lo que no solamente es necesario repensar el urbanismo como un concepto menos técnico y rígido, sino también como un concepto cuya ideología no sea universalista, que no pretenda aplicarse de igual manera a cualquier realidad urbana, sino que tenga la suficiente flexibilidad para que adapte sus estrategias e instrumentos dependiendo de la realidad en la que se quiera aplicar (latinoamericana, europea, asiática, etc.).

A pesar de que algunos autores consideran que lo urbano ha existido desde las primeras organizaciones territoriales de cazadores y recolectores, es innegable, que después de la crisis de la modernidad de finales del siglo XX, cuando la ciudad se comenzó a liberar de la rigidez y las

estructuras utópicas impuestas por el urbanismo moderno que intentaba hacer funcionar a la ciudad como una máquina; surja ahora una conciencia acerca de que los ideales universalistas que se perseguían son obsoletos y han sido superados por la complejidad de la ciudad “real.” Una ciudad habitada por seres humanos complejos, impredecibles y diferentes por naturaleza, los cuales han convertido al planeta en un lugar cada vez “más urbano” (“más moderno”), transformando los asentamientos en ciudades, las ciudades en zonas metropolitanas y éstas a su vez, en nodos de regiones cada vez más extensas, complejas y contrastantes; así, la disciplina urbanística en estos contextos tiene que ser diferente.

## 2.2 Escuelas urbanísticas de ideología moderna

A continuación se presenta una descripción general de las principales teorías y modelos urbanísticos que han influido en la praxis urbana global, abarcando las ciudades latinoamericanas, cuyo crecimiento y desarrollo urbano exponencial se da sobre todo, del siglo XX a la fecha. La descripción, más que pretender hacer un recuento historiográfico y cronológico detallado, pretende evidenciar solamente que los discursos dominantes del urbanismo moderno como disciplina espacial, que han influido en la ciudad latinoamericana provienen de las geografías noratlánticas, específicamente de países como Reino Unido, Francia, España, Alemania y Estados Unidos, y como se mencionó antes, cargados de una ideología totalmente moderna:

### La escuela inglesa

En el Reino Unido, tenemos una de las primeras teorías dominantes de principios de siglo XX: el modelo de “ciudad jardín” de Ebenezer Howard, quien con su obra *Tomorrow: A peaceful Path to Real Reform*, publicada en Inglaterra en 1898, se convirtió en el mayor acumulador de ideas respecto a la ciudad como inmigración planificada, límites entre ciudad y campo, división en barrios, entre otros (Sica, 1981). Otro de los padres del urbanismo moderno, también de esta zona geográfica, es el escocés Patrick Geddes quien introdujo el método científico o conceptos como “región” y “conurbación” a la teoría urbana, influyendo en América en las concepciones del *planning* regionalista de Lewis Mumford.

### La escuela francesa

En Francia, es inevitable mencionar como primer referente, al Barón Haussmann, cuyo plan de renovación urbana de París, sentó el precedente de cualquier ciudad moderna. También podemos mencionar a Tony Garnier, quien convencido de que la fundación de las ciudades nuevas, así como la expansión de las ciudades existentes, se deberían sobre todo a las necesidades de la producción industrial, ofrece en su modelo de ciudad, la síntesis más avanzada de las nuevas posibilidades de organización urbana que se haya hecho antes de la Carta de Atenas. La Carta de Atenas en 1943, dirigida por otro teórico francés dominante, Le Corbusier, impone una especie de código de comportamiento y metodologías de investigación e intervención urbana, siendo la principal y la que más influencia tuvo a nivel global: la división del espacio urbano en funciones como residencia, industria, servicios, y entretenimiento (zonificación). Otro francés que realizó aportes a la teoría urbana del siglo XX es el filósofo Roland Barthes quien desarrolló estudios de la relación entre semiología y urbanismo.

### La escuela alemana

En el contexto alemán, podemos mencionar las teorías de la localización y economía espacial, cuyos principales autores son Alfred Weber o Walter Christaller, quienes estudiaron las funciones de la ciudad y sus relaciones territoriales (Sánchez, 1999).

### La escuela española

En España, las contribuciones teóricas de Ildefonso Cerdá, así como su modelo del ensanche de Barcelona, son también, base fundamental del pensamiento urbano moderno.

### La escuela norteamericana

Y en Estados Unidos, particularmente en la ciudad de Chicago, nace en 1909 el modelo de la *City Beautiful* de Daniel Burnham, como forma de recuperación del proyecto arquitectónico a escala urbana, mediante la creación de centros cívicos, capitolios, incorporación de lagos y ríos en los proyectos urbanísticos, así como accesos palaciegos, entre otros. Con la crisis económica de 1929

en este país, los modelos urbanísticos adoptaron una actitud racionalista y científica respecto a la planeación urbana, volviéndola un procedimiento empírico y exacto. A partir de este cambio de actitud, comienzan a surgir en diversas ciudades americanas los primeros planes reguladores que adoptaron la zonificación como estrategia normativa. Así mismo, Kevin Lynch, durante la segunda mitad del siglo XX realizó diversas propuestas teóricas para desarrollar el diseño urbano como una disciplina basada en la experiencia y percepción de la ciudad (legibilidad urbana). Y finalmente, se debe mencionar a la escuela de Chicago, que con sus estudios de sociología urbana y ecología humana, se encargó de precisar las leyes y modalidades de la distribución de la población en el territorio, trasponiendo a la sociología conceptos originalmente usados en la biología.

Desde la Ilustración, y sobre todo a partir del positivismo, las teorías y el conocimiento de nuestras sociedades han promovido la creación de disciplinas y especializaciones científicas para abstraer y comprender de modos más específicos nuestra realidad. Como se puede observar en los discursos teóricos mencionados, el urbanismo no fue la excepción a esta tendencia, pues al aplicar métodos de las ciencias naturales, de la economía, de la sociología o de la historia, a un sistema complejo como es la ciudad, se impulsó la creación de disciplinas específicas como la sociología urbana, la geografía urbana, economía urbana, entre otras, volviendo a la disciplina del urbanismo una disciplina con muchas teorías y metodologías, cada una con sus ventajas y limitaciones, pero al mismo, tiempo, sin un discurso propio y auténtico.

## **2.3 Escuelas urbanísticas de ideología postmoderna**

Tras la crisis del cientifismo derivada de la crisis de la modernidad, se comenzó a contemplar la posibilidad de no considerar al urbanismo como una ciencia exacta, debido a que los factores culturales, sociales, económicos, tecnológicos y políticos que condicionan la evolución de la ciudad necesita que el urbanismo como ciencia, admita disciplinas blandas que recurran a métodos distintos de los de las ciencias naturales (Sánchez, 1999). El hecho de que el urbanismo se roce con la historia, la sociología, la economía, las ciencias políticas, la arquitectura, la filosofía, la administración, y el derecho, y desarrolle un pluralismo metodológico como consecuencia, ha condicionado que la disciplina no haya generado una teoría propia, completamente independiente de las demás, y quizá nunca lo llegue a hacer, pues una teoría urbana independiente tendría que ser una teoría que se esfuerce por explicar fenómenos como las aglomeraciones heterogéneas con



estructuras cambiantes que conforman la ciudad, y los comportamientos impredecibles y contradictorios de la sociedad contemporánea, todo esto desde un contexto de incertidumbre y complejidad que la caracterizan. O tal vez, todo eso pueda servir como punto de partida, como un reto para encontrar puntos de convergencia dentro de esa diversidad disciplinar y construir así, un pensamiento urbano actualizado, un pensamiento metaurbano.

Dentro de la crisis del cientifismo mencionada, podemos rescatar varias críticas teóricas, filosóficas o culturales hacia los discursos dominantes de la disciplina urbanística. En esta investigación se les ha denominado de ideología postmoderna solamente para enfatizar que surgen como una crítica y como modelos distintos de comprender la ciudad al de los modelos modernos tradicionales, logrando cambiar el enfoque de la ciudad como un sistema natural y funcional, a un sistema social, más acorde a la complejidad urbana, donde los ciudadanos y sus interrelaciones son lo más importante en la conformación del espacio urbano.

#### La escuela francesa de sociología urbana marxista

El principal exponente de esta escuela es Henri Lefebvre, quien a través de un análisis crítico de la Carta de Atenas, evidencia que sus criterios de zonificar en funciones la ciudad, sólo reducen caricaturalmente la vida, y afirma que el *homo urbanicus* es algo más complejo que sólo habitar, trabajar, circular y entretenerse, pues tiene otras necesidades que cubrir y descubrir como el deseo, lo lúdico, lo simbólico, lo imaginativo, en fin, deseos infinitos e innumerables que surgen a medida que la sociedad desarrolla las fuerzas productivas y su vida cotidiana (Lefebvre, *El derecho a la ciudad*, 1969:26).

Lefebvre afirma que ni la organización empresarial ni la planificación global del Estado proporcionan los modelos de racionalidad y realidad indispensables para teorizar efectivamente la sociedad urbana, la cual reclama una planificación orientada hacia las necesidades sociales, es decir, necesita una ciencia de la ciudad (de las relaciones y correlaciones en la vida urbana), un *derecho a la ciudad*, es decir, un derecho a la vida urbana, a la centralidad renovada, a los lugares de encuentros y cambios, a los ritmos de vida y empleos del tiempo que permiten el uso pleno y entero de estos momentos y lugares.

Así pues, plantea que las preguntas relativas a la ciudad y a la realidad urbana no están totalmente comprendidas y reconocidas, no han adquirido políticamente la importancia y el significado que deberían tener, y que para poder comprender mejor la cuestión urbana, es necesaria hacer una distinción entre la morfología material y la morfología social, es decir, entre la ciudad, una realidad presente e inmediata, un hecho práctico-material arquitectónico, y lo urbano, una realidad social formada a base de relaciones concebidas, construidas o reconstruidas por el pensamiento; y la combinación de los dos y sus conexiones, se denomina el fenómeno urbano (Lefebvre, *Writings on cities*, 1996).

Finalmente, al comprender que el análisis de éste requiere la utilización de todas las herramientas metodológicas existentes (forma, función, estructura, escalas, dimensiones, texto, contexto, escritura, lectura, sistemas, significado y significante, lenguaje, metalenguaje, instituciones, etc.), y al aceptar que ninguno de esos términos puede alcanzar una pureza rigurosa, ni puede ser definido sin ambigüedad, o sin tener múltiples significados, invita a que los teóricos del fenómeno urbano comprendan que estos términos son definidos como una forma de simultaneidad, como un campo de encuentros e intercambios, y tener esa nueva conciencia, lo llama perspectiva espacial transdisciplinaria, es decir, una estrategia para comprender el fenómeno urbano como un todo, y prevenir así, que el conocimiento y la práctica espacial se fragmente en disciplinas especializadas. De acuerdo con Lefebvre, la espacialidad de la vida humana, como su historicidad y su socialidad, forman parte de cada disciplina y cada discurso.

### Las escuelas de la ciudad global

Por otra parte, las reestructuraciones en la economía mundial a finales del siglo XX, junto con los avances en las tecnologías de la información y comunicación, y la conciencia global acerca del impacto ambiental de las urbanizaciones, obligó al surgimiento de nuevas maneras de concebir la ciudad postmoderna:

Por un lado, podemos encontrar que, en *Readings in Urban Theory*, Fainstein y Campbell (1996) hacen una compilación de las teorías urbanas predominantes de la ciudad de finales del siglo XX, y resaltan análisis como el de Robert Fishman acerca del fenómeno del suburbio, al cual se refiere como la expresión arquetípica de la civilización anglo-americana, la cual representa una afirmación

colectiva de clase, riqueza y privilegio, tan impresionante como cualquier castillo medieval; el concepto de “ciudades globales” desarrollado por Saskia Sassen, quien asegura que el fenómeno de desindustrialización mundial, junto con la rápida internacionalización de la industria financiera dentro de una red mundial de transacciones, alteraron la geografía y composición de la economía global, creando las ciudades globales, las cuales son lugares que ocupan la cima de la jerarquía urbana mundial, y son en donde las decisiones que gobiernan los flujos de capital en el mundo son tomadas, ya que funcionan como puntos nodales para la coordinación de procesos y la producción de servicios y bienes financieros; o la exploración de Castells acerca de la ciudad informacional, en la que argumenta que las nuevas tecnologías han permitido el desarrollo de un sistema mundial capitalista cuya actividad central es el proceso de información, y ese sistema de producción reconstituido forma un nuevo paradigma enfocado en el proceso de información, lo cual es la base de las formas espaciales contemporáneas, resaltando también, que la flexibilidad, emerge como una característica clave del nuevo sistema.

#### La escuela del desarrollo urbano sustentable

Por otro lado, Andrés Duany y su *nuevo urbanismo* como modelo para un urbanismo sustentable que disminuyera la expansión suburbana en las ciudades norteamericanas, y que promoviera características como usos mixtos, densificación, peatonalización y distancias caminables, entre otras, así como la teoría de planificación denominada *smart growth* basada en los mismos principios, han logrado hasta la fecha introducir en los discursos urbanos la idea de un urbanismo que se realice con el menor impacto ambiental posible (desarrollo urbano sustentable). Así mismo, cabe resaltar las diversas experiencias de participación y negociación ciudadana de principios del siglo XXI consecuencia del *advocacy planning* de Estados Unidos, que concibe al urbanismo como un componente desde abajo (*bottom-up*), confrontando los intereses y participación de diversos grupos sociales que intervienen la ciudad.

#### La escuela de Los Ángeles

Finalmente, es relevante mencionar que el siglo XX cerró también con el debate teórico entre una escuela de sociología urbana como la escuela de Chicago, y una escuela de geografía postmoderna, como la escuela de Los Ángeles, que teoriza sobre el urbanismo utilizando a la

ciudad de Los Ángeles como objeto de análisis paradigmático, cuyos teóricos como Michael Dear y Edward Soja se apoyan en autores como Baudrillard, Foucault, Derridá, Lefebvre, entre otros, rastreando así, los fenómenos de implosión y explosión metropolitanas y geografías urbanas como la “exópolis” (Soja, 1996) o la ciudad postfrontera (Dear y Leclerc, 2003), cambiando completamente la ideología moderna de concebir al urbanismo por una ideología postmoderna.

### La escuela española

En épocas más recientes, el modelo de la ciudad de Barcelona como “marca ciudad” (Puig, 2009) también ha sido un referente para las ciudades de finales del siglo XX, y teóricamente, autores como Montaner, Muxí o Borja han contribuido también a las discusiones globales sobre la ciudad contemporánea, introduciendo en sus discursos conceptos como los derechos urbanos.

Con todo lo anterior, se puede decir que el discurso urbanístico está cambiando la palabra “necesidad” del funcionalismo moderno, por la de “deseo” y/o “tengo derecho” de los ciudadanos (derecho a la ciudad, justicia espacial), que a su vez, puede traducirse en el concepto de “participación ciudadana”; que la sustentabilidad y preocupación por el impacto ambiental es un concepto ya casi incluido inconscientemente en el discurso urbano (a pesar de sus limitaciones y falta de contextualización); que hay una tendencia cada vez más fuerte a combinar de manera simultánea la escala de los proyectos urbanos entre lo global y lo local, buscando la negociación entre los diversos grupos sociales; y que las ciudades contemporáneas dentro de la dinámica de la economía global cada vez presentan más problemas de complejidad, segregación, y polaridades socioeconómicas.

Así pues, se hace evidente, que el concepto de urbanismo no puede continuar siendo definido desde perspectivas aisladas y categóricas, porque ahora la ciudad es diferente. El concepto de urbanismo no puede ser igual en todas las ciudades porque cada ciudad tiene realidades distintas, lo que nos habla de una necesidad urgente de contextualización continua de dicho concepto; es necesario incluir en él elementos “no tangibles” (redes, virtualidad, hiperrealidad, imaginarios urbanos, etc.), como se mencionó en los retos enlistados en el capítulo anterior.

## 2.4 Discursos urbanísticos desde la “periferia global” (Latinoamérica)

Contextualizar el concepto de urbanismo, o el discurso urbanístico, significa también, tomar conciencia de que aunque las teorías de las últimas décadas antes descritas, han contribuido a ampliar y actualizar el pensamiento urbano respecto a los cambios que la sociedad ha experimentado, continúan siendo originadas desde un contexto euroamericano, y por lo tanto, distinto al contexto latinoamericano, que es el que nos interesa en esta investigación.

Ananya Roy (2009) postula que el hecho de que las teorizaciones urbanas dominantes tengan sus raíces en la experiencia euroamericana (Chicago, Nueva York, París, Los Ángeles), impide que otras modernidades metropolitanas puedan ser analizadas en otras regiones del mundo. Debido al hecho de que existe una división entre ciudades de “primer mundo” (ciudades globales) que son vistas como modelos de teoría y políticas, y ciudades de “tercer mundo” (megaciudades) que son vistas como problemas que requieren diagnósticos y reformas, Roy argumenta que es tiempo de repensar las geografías de la teoría urbana y regional, y basándose en la experiencia del Sur global, propone estudiar ciudades como Shanghái, El Cairo, Mumbai, Ciudad de México, Río de Janeiro, Dakar, Johannesburgo, entre otras, para obtener experiencias que permitan reconfigurar el corazón de los análisis urbanos y metropolitanos.

Al mover el centro de la producción teórica hacia el Sur global y “deslocalizar” el centro euroamericano, Roy afirma que se logrará una recalibración de las geografías de conocimiento dominantes. Y como el marco a través del cual las ciudades del Sur global son percibidas y entendidas en la teoría euroamericana es la ciudad del *slum* y la vida informal, así como los discursos apocalípticos y distópicos hacia estos espacios, Roy propone cambiar dichas narrativas mediante el reconocimiento de los “espacios de la pobreza” y las formas invisibles y descuidadas de la megaciudad, con el análisis de cuatro conceptos emergentes: periferias, informalidad urbana, zonas de excepción y espacios grises (Roy, 2011:231), que juntos, presentan la posibilidad de darle una valencia diferente a la teoría del Sur.

Como un siguiente paso en la mencionada “relocalización” teórica hacia Latinoamérica, se presenta a continuación un breve análisis de la teoría urbana que se ha desarrollado en la región en las últimas décadas, ya que se observa que ésta ha ido desarrollándose en un período mucho

más reciente que las teorías globales descritas previamente: de acuerdo con Valladares y Prates (1995), la investigación urbana en Latinoamérica comenzó a desarrollarse desde mitad del siglo XX (entre los años cincuenta y setenta, aproximadamente) y de manera desigual, ya que, obviamente, los países cuya urbanización y creación de universidades y centros de investigación empezó antes, tienen una tradición más larga al respecto.

Las autoras aseveran que si bien la investigación en América Latina siempre ha estado influida por las teorías extranjeras globales como el funcionalismo y el urbanismo institucional en los sesentas, o el enfoque marxista de la sociología urbana francesa en los setentas, aun así, también se han elaborado teorías generales para explicar fenómenos específicos de las ciudades latinoamericanas: en los años sesentas la temática general gira alrededor de la dinámica demográfica de la región (urbanización acelerada, migración campo-ciudad, etc.), con teorías como la de la marginalidad y la pobreza urbana presentada por la “hiperurbanización” de las ciudades más pobladas (DESAL, 1969, 1970), o la teoría dependista, según la cual, la dependencia es un elemento constitutivo de las sociedades latinoamericanas, y su urbanismo es por tanto, un proceso dependiente, cuyos patrones fueron impuestos por la expansión y consolidación del capitalismo europeo. De acuerdo con Quijano (1966, 1967), la historia del fenómeno urbano en Latinoamérica no puede explicarse sin el fenómeno de la dependencia. El proceso de urbanización, en sus tendencias dominantes, es el resultado de la irrupción desde fuera, de elementos tecnológicos, de formas de producción, de elementos sociales y culturales, y de todo un sistema universal de interdependencia, de universalización de la cultura urbana, industrialmente producida y difundida, a través de un poderoso sistema universal de comunicaciones.

En los años setentas, los temas más relevantes fueron los relacionados con la dinámica económica (estudios de empleo y mercados de trabajo, informalidad), y debido al fenómeno de metropolización suscitado en esa década, la atención pasó a este proceso y a la necesidad de planificación urbana, dotación de vivienda y servicios públicos, entre otros (Garza, 1985, 1990).

En la década de los ochentas, la dinámica política y social de las ciudades fue el tema relevante (movimientos sociales, desigualdad urbana, gestión urbana, entre otros), así como los primeros estudios respecto a los problemas medioambientales derivados de la vida urbana.

Algunos otros teóricos representativos de las décadas mencionadas son Luis Unikel, cuyos trabajos acerca de los procesos de la urbanización en México, las dinámicas poblacionales y territoriales, y la estructura de las ciudades mexicanas han sido de gran aporte en los estudios urbanos; o Néstor García Canclini y sus estudios acerca de los cambios culturales en Latinoamérica debido a la globalización, y las paradojas y contrastes de ésta en la ciudad, así como sus investigaciones sobre la infraestructura cultural y socioeconómica de las ciudades, imaginarios urbanos, entre otros.

Dentro de los discursos urbanísticos más recientes, es inevitable hacer referencia a Carlos De Mattos, quien ha estudiado las ciudades latinoamericanas y su evolución política, social y morfológica, sobre todo a raíz de la crisis del modelo keynesiano en los años setentas, y la reestructuración que se dio en las mismas en respuesta al discurso neoliberal y a los procesos de globalización de la economía mundial. De acuerdo con De Mattos (2010), urbanísticamente hablando, el comportamiento de la ciudad latinoamericana ha estado signado por una cierta tendencia a la imitación de modelos generados en otras realidades, donde han sido utilizados bajo diferentes contextos, los cuales, con el paso de los años, han demostrado su escasa eficacia y poco éxito para lograr los resultados buscados si se los juzga en relación a su propósito de reducir las desigualdades territoriales.

Morfológicamente, en las ciudades latinoamericanas, lo anterior se ha manifestado en territorios urbanos organizados en torno a diversas “subcentralidades”, que se constituyen en la base de una estructura metropolitana policéntrica, en la que tiende a atenuarse la importancia de la proximidad, produciéndose así, la evolución desde una estructura metropolitana nítidamente delimitada (la “mancha de aceite”), típica de la ciudad industrial, hacia una macro-región urbana difusa y reticulada, con nodos de distintas actividades articuladas en circuitos o cadenas globales (artefactos de la globalización).

Finalmente, siguiendo esta misma postura de “deslocalizar” las geografías de la teoría urbana dominante, y tratar de comprender las realidades locales y específicas de Latinoamérica, para poder generar teoría a partir de ellas, se propone en esta investigación realizar un acercamiento a las geografías latinoamericanas, en cuyas ciudades coexisten lo tradicional con lo informal, y lo moderno con lo postmoderno, produciendo circunstancias particulares y distintas a las de la ciudad europea o norteamericana, es decir, los discursos urbanos euroamericanos establecen la

historia de modernidad y del número de revoluciones urbanas que sus ciudades han experimentado, pero en Latinoamérica no se ha seguido dicho “cronograma” de cambios, sus ciudades modernas no han sufrido la misma evolución progresiva que las europeas, las ciudades latinoamericanas siempre han sido modernas, no tuvieron una Edad Media ni un Renacimiento, sus realidades urbanas no son producto de una evolución lenta y progresiva, sino de guerras violentas y drásticas generadas por el choque y mezcla con extranjeros colonizadores, y a partir de esto, su espacialidad ha sido configurada.

Y si bien es cierto que ha habido importantes esfuerzos por analizar y comprender las dinámicas urbanas en Latinoamérica, los enfoques de dichos análisis en su mayoría han sido muy institucionales y categóricos, influidos por la ideología moderna mencionada anteriormente. Eso ocasiona que exista una falta de modelos y teorías desarrollados desde los contextos latinoamericanos contemporáneos y por autores latinoamericanos. Uno de los esfuerzos más destacables de teorizar la periferia global es el de Ananya Roy descrito previamente, pero al no ser latinoamericana, su perspectiva continuará siendo influida por otro contexto.

Un par de modelos urbanísticos completamente latinoamericanos que vale la pena mencionar por su importancia paradigmática son los surgidos en la ciudad de Curitiba, Brasil y en Medellín, Colombia. El primero encaminado a desarrollar estrategias que obedecen a otro gran cambio de paradigma que es el de la sustentabilidad y las ciudades “ecológicas”, y el segundo encaminado a desarrollar estrategias de inclusión social y combate a las consecuencias derivadas del narcotráfico y la violencia en ese país mediante el denominado “urbanismo social”. Aun así, dichos esfuerzos no han sido suficientes para erradicar la problemática de sus ciudades, específicamente las relacionadas con la pobreza, violencia, escasez de vivienda social, entre otras.

Si algunos de los retos de las ciudades contemporáneas son: que las estructuras dominantes continúan siendo muy rígidas en sus estrategias y modelos, que la ciudad debe pensarse incluyendo a todos los grupos sociales que la componen (alteridad, hibridez), que las reestructuraciones económicas han generado más informalidad, pobreza urbana y desigualdades sociales, entre otros; y esos retos están directamente relacionados con alcanzar una sustentabilidad contextualizada a las problemáticas latinoamericanas, así como con desarrollar esfuerzos para reducir las injusticias y desigualdades espaciales; así pues, el pensamiento



metaurbano en la ciudad latinoamericana actual tiene que ver con introducir cuestiones de justicia y un concepto de sustentabilidad “realizable” tanto en los discursos como en los modelos urbanísticos que se desarrollen.

## **CAPITULO 3.**

# **EL CONCEPTO DE JUSTICIA EN LAS DISCIPLINAS ESPACIALES**

### **3.1 Relevancia del concepto de justicia en el equilibrio de los desajustes espaciales**

Con el cambio de paradigmas y el surgimiento de nuevos retos urbanos de las ciudades latinoamericanas planteados en los capítulos previos, se desprende la decisión de reflexionar sobre el concepto de justicia como estrategia para avanzar hacia la reducción de las desigualdades y los contrastes socioeconómicos existentes en la época actual. Se tiene la hipótesis de que por medio de la inclusión y operacionalización de la idea de justicia en la praxis urbana se podrán dar pasos hacia una sustentabilidad más contextualizada a la realidad de Latinoamérica.

Al revisar los distintos discursos urbanísticos de los años más recientes, ha sido notable encontrar, que cada vez más teóricos y especialistas urbanos están dirigiendo sus enfoques al estudio de conceptos como la justicia, la democracia y los derechos humanos y urbanos como estrategia para mitigar las problemáticas y desigualdades sociales que varias décadas de estudios urbanos “institucionales” y de planeación urbana “moderna” no han sabido resolver en su totalidad.

Específicamente, el concepto de justicia se vuelve importante en nuestra época, ya que las ciudades están sufriendo los impactos de macro-procesos estructurales como la globalización, la reestructuración productiva y el neoliberalismo (Sassen, 1991; Veltz, 1999; Harvey, 2007; De Mattos, 2010). Muchas investigaciones han demostrado que la segregación socio-espacial y las desigualdades en Latinoamérica permanecen y adquieren nuevos formatos y contenidos manifestándose en esquemas como los desarrollos habitacionales fortificados, la privatización de la vida urbana y la restricción de los espacios públicos basados en comportamientos y estrategias arquitectónicas y sociales involucradas con el miedo, la negación de la alteridad, la evitación de los espacios heterogéneos, la ampliación de la segregación en procesos de macro o micro fragmentaciones, etc.

Si bien es cierto, que conceptos como justicia y democracia, existen desde el inicio de las civilizaciones como la griega y la romana, también es cierto, que éstos han pertenecido durante siglos, a disciplinas relativas a lo jurídico, legal, económico y político, pero apenas hasta el siglo XX, dichos conceptos han sido introducidos a las disciplinas espaciales, dejando de lado el enfoque

jurídico y de distribución equitativa de recursos, para enfocarse en el desarrollo de estrategias para observar, interpretar y comprender mejor el entorno urbano a partir de ellos.

Este giro hacia lo democrático y lo justo en las ciudades tiene sus orígenes en la crisis de la modernidad del siglo XX, en la que, se puso en evidencia que en el enfoque “naturalista” de la escuela de Chicago para planificar las ciudades no cabían los cuestionamientos sobre la justicia, generando una “ceguera” ante los procesos de desigualdad que aumentaban año con año debido a la industrialización de las ciudades, producto del sistema económico predominante. Junto con esta crisis, la expansión de los movimientos marxistas, que tomaron fuerza a mediados del siglo XX, también contribuyeron a provocar una transición hacia lo social.

Como se mencionó en el capítulo anterior, el teórico de la ciudad más importante influido por el marxismo es Henri Lefebvre, cuyo aporte principal para la transición hacia lo social en el entorno urbano es su concepto del derecho a la ciudad, el cual fue poco comprendido y muy adelantado para su época, por lo que años después, tuvo un proceso de recuperación y redefinición. Finalmente, en las últimas décadas del siglo XX, con el giro cultural y espacial a raíz del surgimiento del postmodernismo, en el que autores como Dear, Davis, Soja, entre otros, de la escuela de Los Ángeles, contribuyen a hacer consciente que el espacio está lleno de política, ideologías y otras fuerzas que conforman nuestra vida cotidiana, y que no es sólo un telón de fondo en las relaciones sociales, sino que es producido por éstas y viceversa, y por lo tanto, mediante acciones políticas y sociales, podemos modificar los desajustes espaciales que nuestras acciones y relaciones producen, contribuyendo a la creación de espacialidades más justas y democráticas.

### **3.2 Breve análisis de tres discursos teóricos de la justicia urbana: Henri Lefebvre, Edward Soja y David Harvey**

Así, para avanzar hacia la construcción del pensamiento metaurbano, es necesario incluir el concepto de justicia, a través de la perspectiva de algunos teóricos que han analizado conceptos como el derecho a la ciudad, la justicia espacial, justicia social, entre otros. Los aportes teóricos a los pensamientos filosóficos, sociológicos y urbanísticos del siglo XX realizados por Henri Lefebvre son globalmente conocidos; urbanísticamente hablando, sus investigaciones acerca de la ciudad y

su espacio social, la vida cotidiana y el fenómeno de la modernidad han causado eco hasta nuestros días.

Si bien, en su momento, muchas de sus teorías no fueron del todo aceptadas, en los años recientes éstas han experimentado un nuevo reconocimiento gracias a otros teóricos como Edward Soja y David Harvey, quienes se han encargado de actualizar y contextualizar sus teorías a la realidad urbana contemporánea.

La selección de estos tres autores como base fundamental para el desarrollo de los primeros esbozos del pensamiento metaurbano obedece a la perspectiva espacial crítica (espacialidad de la vida humana) que han desarrollado en las últimas décadas y que ha contribuido a generar un nuevo estado de conciencia y una nueva manera de ver las consecuencias negativas e injustas de la globalización y urbanización en la ciudad del siglo XXI, particularmente con la redefinición de conceptos como el derecho a la ciudad, la justicia territorial o la búsqueda de justicia espacial como estrategias políticas y organizacionales inter-escalares e inter-disciplinarias que respondan a la simultaneidad y complejidad de la sociedad actual.

Algo que tienen en común los autores seleccionados, es que coinciden en que la ciudad contemporánea ha experimentado un cambio y una evolución tan drástica y repentina (social, tecnológica, urbana), que sus modelos tradicionales de planeación y desarrollo se han vuelto limitados y algunas veces obsoletos, por lo que la búsqueda de esquemas alternativos de organización, gestión y prácticas urbanas en general, se vuelve urgente y necesaria.

Henri Lefebvre (*El Derecho a la Ciudad*, 1969; *Writings on Cities*, 1996)

En sus reflexiones, Lefebvre critica la planeación urbana y el funcionamiento de la ciudad del siglo XX. En sus críticas hace observaciones muy puntuales a los modelos de planeación derivados de la Carta de Atenas y de urbanistas como LeCorbusier basados en la zonificación, los cuales manejan y organizan la ciudad de manera superficial y dejan desatendidas las problemáticas sociales reales. Para Lefebvre, el ser humano tiene necesidades antropológicas que la planeación urbana no toma en cuenta debido a ese enfoque funcionalista. Así mismo, afirma que la ciudad es algo más que habitar, trabajar, circular, cultivar el cuerpo y el espíritu.

Las necesidades antropológicas a las que se refiere el autor tienen que ver con el deseo, lo lúdico, lo simbólico, lo imaginativo, entre otras necesidades por descubrir. Esas necesidades y deseos, ese “inconsciente de lo urbano”, es la “manera de vivir” de la sociedad urbana. Esa vida urbana, social y cultural, se encuentra en otros niveles debajo de la superficie de lo que se conoce como “tejido urbano” y tiene que ver con los encuentros, confrontaciones de diferencias, conocimientos y reconocimientos recíprocos y maneras de vivir que coexisten en la ciudad (Lefebvre, 1969:26).

Estas reflexiones acerca de la ciudad llevan a Lefebvre a proponer una nueva manera de pensar los asuntos urbanos, una nueva manera de planeación que realmente se base en la sociedad urbana y sus necesidades reales que son innumerables y no son tomadas en cuenta. Esa manera distinta de ver la ciudad es una nueva conciencia, una perspectiva espacial como nueva filosofía de la ciudad, en la cual no sólo se toma en cuenta el aspecto mental (racionalidad y organización) de la ciudad, sino también su aspecto social (presentar en primer plano la noción del espacio) y así, formular los problemas de la sociedad urbana en cuestiones de espacio, transponiendo en términos espaciales todo lo que venga de la historia, de la conciencia (Lefebvre, 1969:61).

Lefebvre afirma que mientras no se adopte esa nueva filosofía de la ciudad, seguirá existiendo una “patología del espacio” (Lefebvre, 1996:99) que causa enfermedades sociales, las cuales a su vez, hacen que la sociedad no funcione de modo satisfactorio. Esa nueva “ciencia de la ciudad” tiene que ser transdisciplinaria y debe estar apoyada en la sociedad y en organizaciones políticas. No se puede seguir planeando la ciudad desde una sola perspectiva (la del arquitecto, el urbanista, entre otros). Tiene que ser transdisciplinaria para evitar que el conocimiento espacial se quede aislado y no se aterrice en la práctica. La espacialidad de la vida humana, junto con su historicidad y socialidad, deben formar parte de cada disciplina y cada discurso, no solamente ser parte de las disciplinas espaciales como la geografía o la arquitectura. La espacialidad de la vida humana debe permear hacia las instituciones, las organizaciones civiles, hacia la vida cotidiana de cada ser humano.

Para Lefebvre las relaciones sociales, la vida urbana en sí, no pueden ser creadas milagrosamente de la nada, ningún arquitecto o sociólogo tiene ese poder, pues ellos trabajan a partir de interpretaciones del hecho de habitar, no parten de significaciones percibidas y vividas de los habitantes mismos. Únicamente la vida social (la praxis) en su capacidad global puede crear

relaciones sociales, en la medida en la que se desechen las ideologías y estrategias que impiden ese proyecto.

Por todo lo anterior, Lefebvre formula la necesidad del derecho a una nueva vida urbana, el *derecho a la ciudad*, pues como el espacio es producto de la sociedad, entonces cada sociedad tiene el derecho de producir su espacio, es decir, organizando y creando su propia realidad, contribuyendo así en el proceso de creación de la ciudad.

Ese derecho a la ciudad no debe concebirse como un simple derecho a visitar la ciudad, o un derecho a recuperar la ciudad tradicional. El derecho a la ciudad planteado por Lefebvre es un derecho a una vida urbana nueva, transformada, renovada, libre de las estructuras y modelos impuestos por las prácticas urbanas de la primera modernidad.

El derecho a la ciudad se manifiesta como forma superior de los derechos: el derecho a la libertad, a la individualización en la socialización, al hábitat y al habitar. El derecho a la *obra* (a la actividad participante) y el derecho a la apropiación (muy diferente del derecho a la propiedad) están imbricados en el derecho a la ciudad (Lefebvre, 1969:159).

La realización de la sociedad urbana reclama pues, una planificación orientada hacia las necesidades sociales, las de la sociedad urbana. Necesita una ciencia de la ciudad (de las relaciones y correlaciones en la vida urbana) en la que se reconozca el derecho a la ciudad como medio y como objetivo que represente los intereses particulares de todas las capas sociales de habitantes existentes en la ciudad moderna.

Edward Soja (*Thridspace. Journeys to Los Angeles and other real and imagined places*, 1996; *Postmetropolis. Estudios críticos sobre las ciudades y regiones*, 2008; *Seeking spatial justice*, 2010)

De acuerdo con Edward Soja (1996), en este siglo XXI estamos adquiriendo un estado de conciencia renovado acerca de la simultaneidad y de la interrelación entre las dimensiones histórica, social y espacial de nuestras vidas, a raíz de las dialécticas del ser (historicidad, socialidad y espacialidad) y de la espacialidad (lo concebido, lo percibido y lo vivido), que a su vez provienen de los postulados de Lefebvre, las cuales nos permiten comprender que en nuestras

realidades se juntan lo subjetivo y lo objetivo, lo abstracto y lo concreto, lo real y lo imaginado, lo conocido y lo desconocido, mente y cuerpo, conciencia e inconsciencia, lo disciplinario y transdisciplinario.

Al hacernos conscientes de que somos y siempre hemos sido seres espaciales ya que no hay procesos sociales sin espacio podemos comenzar a ver nuestra realidad pasada, presente y futura con una mirada contemporánea que nos permite comprenderla práctica y teóricamente.

Es muy importante recalcar que cuando se habla del espacio, se hace referencia a algo más allá de una cualidad física del mundo material, o un atributo filosófico. La espacialidad debe ser interpretada y entendida como un producto social complejo, una configuración y socialización del espacio creada colectivamente que define nuestro hábitat contextual, la geografía humana y humanizada en la que vivimos nuestras vidas.

Ese espacio socialmente vivido, construido a partir de formas espaciales físicas y naturales, se entrelaza de manera mental y material con nuestros tiempos (historias) vividos socialmente para crear nuestras biografías y geohistorias. La vida humana es consecuentemente espacial, temporal y social, simultáneamente e interactivamente real e imaginada.

Urbanísticamente hablando, Soja afirma que al entrar a la época postmoderna, la ciudad contemporánea, que no pudo alcanzar los objetivos y utopías de la primera modernidad, deja de ser una metrópolis y evoluciona en lo que él denomina *postmetrópolis* (Soja, 2008), la cual es una extensión de aquella ciudad moderna y que no está desprendida completamente de su pasado, sino que lleva consigo los restos de los espacios urbanos previos al mismo tiempo que representa algo nuevo y diferente; Soja afirma que esa *postmetrópolis* es la ciudad de la sociedad postmoderna ya que no sólo es un reflejo de su desarrollo social y económico, sino que también es una realidad metafísica, un lugar donde lo real y lo imaginario se entremezclan de maneras que estamos comenzando a comprender. En la *postmetrópolis* ya ni siquiera es posible cartografiar los límites geográficos de la ciudad, pues sus fronteras se vuelven porosas, haciendo casi imposible distinguir lo que es ciudad de lo que no es ciudad, lo natural de lo artificial, lo físico de lo virtual.



Así pues, siendo la postmetrópolis la ciudad de la simultaneidad y las interrelaciones sociales contemporáneas, se hace evidente la necesidad de nuevas formas de comprender sus espacios tanto en términos prácticos como teóricos. Soja plantea que la “espacialidad humana” contribuye a esa comprensión.

La espacialidad humana es la toma de conciencia de nosotros mismos como seres espaciales mencionada anteriormente, es ser conscientes de que producimos espacios y lugares, territorios y regiones, ambientes y hábitats, y al mismo tiempo ellos nos “producen” a nosotros, nos influyen, nos moldean, tanto en nuestras acciones como en nuestros pensamientos. La espacialidad humana es construir relaciones complejas con nuestro entorno, desarrollando un proceso de “creación de geografías o espacialidades” las cuales pueden tener cualquier escala (una habitación, un edificio, un barrio, una ciudad o el mundo entero). La espacialidad humana es pues, una conciencia renovada contemporánea que se abre para comprender la simultaneidad y la compleja interrelación, inseparabilidad e interdependencia de las dimensiones social, histórica y espacial de nuestra vida cotidiana.

El hecho de que nuestras geografías o espacialidades en las que vivimos son producidas socialmente y no simplemente dadas a nosotros por un dios o por la naturaleza, nos conduce ser conscientes de que esas geografías pueden tener efectos tanto positivos como negativos. Nuestras geografías nos pueden proveer de ventajas y oportunidades, pero también pueden limitarlas, desempoderar y cerrar posibilidades. Las geografías son producidas a través de procesos que son simultáneamente sociales y espaciales, subjetivos y objetivos, concretamente reales y creativamente imaginadas. Las geografías, en otras palabras, son consecuenciales, no solamente un telón de fondo sobre el cual se proyecta y refleja nuestra vida social (Soja, 2010:104).

Como ya se mencionó también, Soja desarrolla sus teorías de la espacialidad a partir de los escritos de Henri Lefebvre, quien afirmó que todas las relaciones sociales del ser humano se encuentran en una representación abstracta hasta que no son espacializadas, es decir, convertidas en relaciones espaciales materiales y simbólicas, y esa espacialización sólo puede ser concebida en la vida urbana (Soja, 2008:38), por ello es necesaria la nueva toma de conciencia que plantea la espacialidad humana.

Todo lo anterior ha provocado el desarrollo de lo que hoy se conoce en el ambiente académico como el “giro espacial”, es decir, una difusión sin precedentes del pensamiento espacial crítico a través de un gran espectro de áreas y disciplinas. Esta difusión de la espacialidad ha servido para desarrollar un entendimiento de la causalidad socio-espacial y de las fuerzas que emergen de los espacios producidos socialmente como las aglomeraciones urbanas y las economías regionales cohesivas.

Así mismo, al extenderse la perspectiva espacial crítica hacia otras disciplinas académicas y otros ambientes más públicos y políticos como los debates de temas como derechos humanos, democracia, pobreza, asuntos ambientales, entre otros, se ha reconocido como nunca antes, la organización espacial de la sociedad humana como una fuerza que influye y que da forma a la conducta humana, a la acción política y al desarrollo social (Soja, 2010:14).

Extender el alcance de esta perspectiva espacial de la teoría a la práctica es hacernos conscientes de que las geografías en las que vivimos, al no ser sólo un fondo neutro, afectan prácticamente todo lo que hacemos individual y colectivamente con sus fuerzas materiales e imaginadas. Es hacernos conscientes de que las geografías en las que vivimos pueden intensificar la explotación y la opresión cultural y política, así como agravar cualquier forma de discriminación e injusticia. Como nosotros somos los que construimos esas geografías, o éstas son construidas por otros más poderosos, nosotros podemos actuar para cambiarlas o reconfigurarlas y así incrementar los efectos positivos [desafiar el statu quo] (Soja, 2010:19).

Soja detecta una característica que se repite en todas las geografías que ha analizado en sus estudios: la desigualdad e inequidades espaciales, es decir, que las geografías o espacialidades que producimos nunca son perfectas, de la misma manera que el ser humano no lo es. Ningún proceso social se lleva a cabo de manera uniforme sobre el espacio, siempre habrá alguna irregularidad de la misma manera que siempre hay variaciones en el desarrollo socio-histórico de cualquier individuo. Y ese desarrollo geográfico desigual contribuye así, a la creación y conservación de inequidades individuales y sociales, y por ende, a las injusticias sociales y espaciales, las cuales, debido a la actividad humana, no sólo se producen, sino que se reproducen continuamente (Soja, 2010:72).

Es por eso, que al tomar acción bajo la nueva perspectiva espacial para cambiar o reconfigurar una geografía excluyente u opresora, estaremos dando pasos hacia el equilibrio de esas geografías, para volverlas más justas.

De acuerdo con Soja, gracias al incremento en la conciencia colectiva acerca de las geografías injustas del mundo globalizado contemporáneo y sus efectos negativos sociales, políticos, culturales y ambientales, hay muchos movimientos y activismos particulares que luchan por algún tipo de justicia: ambiental, racial, laboral, juvenil, global, local, humana, comunitaria, por la paz, entre otras. Soja afirma que todas las luchas por la democracia, solidaridad y la esfera pública, giran en torno a repensar el concepto de justicia (Soja, 2010:22). Él en su postura, hace un énfasis en un tipo muy particular de justicia: la espacial.

Para Soja, el concepto contemporáneo de justicia es un concepto que ha evolucionado junto con la sociedad, ya no es sólo un concepto ligado con lo referente a las leyes y normas del Estado, o con la procuración de derechos humanos. El concepto de justicia contemporáneo está más enfocado a las condiciones presentes, es decir, está abierto a una multiplicidad de perspectivas interconectadas entre sí, propiciando la formación de coaliciones y conexiones exitosas entre diferentes movimientos sociales. El concepto de justicia contemporáneo trasciende o debe trascender las categorías de raza, género, clase, nacionalidad, preferencia sexual y demás formas de identidad comunitaria, y al hacer eso, estará coadyuvando a unir diversos movimientos en proyectos comunes más sólidos que compartan una identidad y determinación.

En su teoría espacial de la justicia, Soja propone añadir lo “espacial” al concepto de justicia contemporánea, espacializar la justicia, (introducir el estado de conciencia espacial descrito anteriormente en las distintas luchas y movimientos sociales) y asegura que con eso, será posible agregar una especie de adhesivo organizacional y motivacional, un tejido conectivo que aliente y mantenga la construcción de coaliciones y las asociaciones plurales y heterogéneas particulares en movimientos más grandes y poderosos para lograr los cambios que se necesiten de manera más efectiva.

Así pues, la búsqueda de la justicia espacial deberá ser una fuerza simbólica, un objetivo y una estrategia organizacional que promueva la conciencia política colectiva, que ayude a fortalecer el

sentido de solidaridad basado en experiencias compartidas y que enfoque su atención en los problemas más desafiantes del mundo contemporáneo. La búsqueda de la justicia espacial deberá ser una responsabilidad compartida de actores comprometidos en los sistemas socio-espaciales que habitan y (re)producen.

Soja también apunta un hecho muy importante que es necesario aclarar: alcanzar una sociedad totalmente justa o equilibrada espacialmente es una tarea imposible. La justicia completa, así como la equidad completa y absoluta, es inalcanzable (Soja, 2010:73). Lo que la nueva toma de conciencia que se crea con la comprensión de la espacialidad humana debe hacer pues, es determinar cuáles formas de injusticia espacial requieren mayor atención, y en ellas, enfocar los esfuerzos de nuestra parte.

Así mismo, después de realizar una revisión crítica al trabajo de otros investigadores como Lefebvre, Harvey, Young, Rawls, entre otros, Soja rescata conceptos como el derecho a la ciudad, la justicia social, o la justicia territorial para lograr un avance significativo en el pensamiento de la justicia espacial. El trabajo de esos investigadores ha analizado la justicia, el bienestar y las inequidades sociales desde una perspectiva espacial crítica, y ha permitido obtener puntos en común entre todos ellos. Uno de ellos es que la mayoría de las estrategias de intervención social y urbana tradicionales buscan solucionar las geografías injustas ya producidas, en lugar de intervenir en los procesos que las producen.

Las fuerzas que crean las inequidades espaciales no son confrontadas, pues lo que se juzga siempre son las consecuencias existentes que fueron producto de esas fuerzas o procesos estructurales, por eso, a raíz de una crítica a los conceptos tradicionales, Soja plantea que es necesario mover el reflector hacia los procesos complejos, heterogéneos y dinámicos que generan las geografías desiguales, y realizar ahí las intervenciones sociales masivas para avanzar hacia la equidad y la justicia.

Soja plantea que ya sea como consecuencia o como proceso, la búsqueda de la justicia espacial debe ser estudiada en múltiples escalas y contextos sociales. Estudiar la búsqueda de la justicia espacial por medio de ejemplos específicos que muestren dónde y cómo se desarrollan las

(in)justicias es necesario para aterrizar el concepto de lo abstracto a contextos socialmente producidos más concretos.

Contextualizar el concepto de justicia espacial por medio de ejemplos de situaciones reales es aterrizarlo a condiciones específicas de la vida urbana contemporánea, es darle una dimensión (local, regional, nacional, global), es generar una visión multidimensional de la ciudad. Mediante la selección pertinente de ejemplos multidimensionales de geografías injustas producidas o reproducidas nos permitirá visualizar el alcance de los contextos que pueden ser explorados desde una perspectiva espacial de la justicia.

La importancia de contextualizar la búsqueda de la justicia espacial por medio de ejemplos multidimensionales o mejor dicho, transdimensionales desde una perspectiva espacial crítica nos permitirá también con una mirada nueva y más abierta que nos ayude a explorar las posibilidades de desarrollar estrategias para alcanzar la justicia espacial. El objetivo de esta nueva mirada es, así mismo, aumentar la conciencia y el “estado de alerta” con respecto al control tan poderoso que existe en nuestras vidas proveniente de organizaciones políticas y manipulaciones sociales impuestas y mantenidas por el Estado, el sistema legal y el mercado inmobiliario.

David Harvey (*The condition of postmodernity*, 1992; *Espacios de esperanza*, 2003; *Rebel cities. From the right to the city to the urban revolution*, 2012)

David Harvey reafirma el pensamiento y crítica de Lefebvre acerca de las consecuencias de la industrialización y los modelos de planeación funcionalistas en la ciudad moderna. En “*The condition of postmodernity*” habla acerca de la monotonía y consecuencias negativas que la visión universal, positivista, tecnocéntrica y racionalista del modernismo tuvo en la ciudad del siglo XX, y hace un llamado a la generación de un nuevo pensamiento, el pensamiento postmoderno, que en contraste, privilegie la heterogeneidad y la diferencia como fuerzas liberadoras para la redefinición del discurso cultural dominante (Harvey, 1992:8).

Y enfocando el pensamiento postmoderno a la práctica urbana, Harvey apunta que los modelos de planeación urbana comprehensivos, integrados y de gran escala regional están destinados a la obsolescencia, y que el desarrollo urbano postmoderno debe sustituir el término “planeación urbana” por “diseño urbano”, es decir, la búsqueda y creación de estrategias pluralísticas que

tomen en cuenta el verdadero tejido urbano de la ciudad, el cual es una especie de collage de fragmentos espaciales superimpuestos uno sobre otro, y que a su vez, comprenda y tome en cuenta las tradiciones vernáculas, historias locales, deseos particulares, necesidades y fantasías y demás imaginarios urbanos de los habitantes de esos fragmentos (Harvey, 1992:66).

En *Espacios de esperanza*, luego de describir su teoría de los desarrollos geográficos desiguales, los cuales fusionan dos elementos: la producción de distintas escalas espaciales (los seres humanos han producido típicamente una jerarquía articulada de escalas espaciales dentro de las que organizar sus actividades y comprender su mundo); y la producción de diferencias geográficas (perpetuamente reproducidas, sostenidas, socavadas y reconfiguradas por los procesos político-económicos y socio-ecológicos que tienen lugar en el presente); Harvey plantea que en la medida en la que tengamos conciencia de dichos desarrollos geográficos desiguales, se podrán apreciar las contradicciones que existen dentro de las vías capitalistas de la globalización (causantes de gran parte de la desigualdad económica y social del mundo), y con ello, redefinir posibles campos de acción política.

Así mismo, Harvey analiza los distintos movimientos utópicos de la historia, como esfuerzos por construir sociedades más justas, y en su intento por comprender por qué han fracasado en dicha intención, afirma que éstas se pervierten a partir de sus nobles objetivos por tener que pactar con los procesos sociales que supuestamente deben controlar, es decir, tienen que negociar con la espacialidad y la geografía específica de cada lugar, y al hacerlo, pierden su carácter ideal, produciendo en muchos casos, resultados opuestos a los buscados inicialmente, ya que dichos lugares siempre presentan desigualdades e injusticias.

Así pues, dados dichos defectos y dificultades de las utopías, y ante la interrogante de ¿cómo elaborar un utopismo más firme que integre el proceso social y la forma espacial?, el autor esboza un nuevo tipo de pensamiento explícitamente espacio-temporal llamado “utopismo dialéctico” enraizado en nuestras posibilidades presentes y que al mismo tiempo apunte hacia diferentes trayectorias para los desarrollos geográficos humanos desiguales, en el que los sueños y deseos de cambiar al mundo puedan ser extraídos de nuestra mente y convertirlos en poderosas fuerzas políticas de cambio (Harvey, 2003:216).

Por otra parte, en sus más recientes investigaciones, Harvey se centra en la redefinición y contextualización del concepto del “derecho a la ciudad de Lefebvre” y coincide con él en que el derecho a la ciudad debe responder a las crisis existenciales de la vida cotidiana de la ciudad y exigir la búsqueda de una vida urbana alternativa, menos alienante y más significativa y alegre, pero así mismo, afirma que si queremos buscar explicaciones más contextualizadas de este concepto, debemos voltear hacia los movimientos sociales que han surgido en las calles de las ciudades en los últimos años.

Harvey analiza el contexto urbano mundial contemporáneo y se da cuenta de que hay signos de luchas y revueltas por doquier (malestar crónico en China e India, guerras civiles en África, una efervescencia cada vez más notoria en Latinoamérica, o manifestaciones contra las inequidades políticas en Estados Unidos, entre otras), lo cual es una señal de que cada vez más se extiende un sentimiento de inconformidad colectivo, una búsqueda global de cambiar la realidad actual sobre todo de las minorías y de los sectores oprimidos y excluidos debido al sistema económico y político actual.

El autor sugiere que muchas de estas luchas (ambientales, sociales o económicas) no han tenido muchas veces el peso o la influencia global que podrían tener, debido a que todavía se dan de manera más o menos aislada, y que lo que les hace falta es converger en un objetivo singular y común: el derecho a la ciudad, que actualmente, está limitado a las manos de una pequeña elite política y económica, la cual está en posición de formar la ciudad conforme a sus necesidades y deseos particulares.

Para comprender mejor el derecho a la ciudad que propone Harvey, hay que entender que es una idea que surge primeramente de las calles, de los vecindarios, y que este concepto debe ser visto como un medio, nunca como un fin en sí mismo. El derecho a la ciudad de Harvey, es también algo más que un derecho de acceso individual o grupal a los recursos de la ciudad, es un derecho a cambiar y reinventar la ciudad conforme a nuestros deseos de manera colectiva. Es, así mismo, reclamar un tipo de poder formativo sobre los procesos de urbanización, sobre las maneras en las que nuestras ciudades son creadas y recreadas, y hacerlo de un modo fundamental y radical (Harvey, 2012:5).

El derecho a la ciudad es inclusivo, no sólo para aquellos que trabajan en la construcción de la ciudad, sino para todos aquellos que facilitan la reproducción de la vida cotidiana a cualquier escala. Por eso, el derecho a la ciudad debe buscar una unidad que surja de la diversidad existente en esas escalas y fragmentos innumerables que conforman la ciudad contemporánea (Harvey, 2012:137).

De acuerdo con Harvey, para que este concepto de derecho a la ciudad realmente tenga éxito, la producción de formas destructivas de urbanización que facilitan la acumulación perpetua de capital, debe ser detenida, es decir, el derecho a la ciudad debe buscar erradicar la pobreza e inequidad social producto del régimen capitalista actual que utiliza el espacio urbano para perpetuarse mediante tácticas como la especulación de suelo y la manipulación del mercado inmobiliario, entre otras.

Para poder lograr una idea más clara de lo que el derecho a la ciudad puede significar, podríamos hacer el ejercicio de responder la pregunta de ¿Qué tipo de ciudad queremos?, la cual no puede ser separada de las preguntas de ¿qué tipo de personas queremos ser?, ¿qué tipo de relaciones sociales buscamos?, ¿qué relaciones con la naturaleza apreciamos?, ¿qué estilo de vida deseamos?, o ¿qué valores estéticos sostenemos?

Finalmente, al intentar responder la interrogante de ¿cómo se puede organizar la ciudad contemporánea? Harvey señala que simplemente no se sabe. Que como la mayoría de lo que conocemos hasta ahora acerca de la organización urbana proviene de teorías convencionales y estudios de gobernanza y administración urbana basadas en el contexto burocrático capitalista, ese conocimiento está de alguna manera sesgado y no es aplicable a la mayoría de las problemáticas urbanas y sociales actuales.

Por lo anterior, Harvey propone comenzar a examinar ejemplos particulares de prácticas políticas urbanas en situaciones revolucionarias como él lo ha estado haciendo con los diversos movimientos sociales que ha analizado en los últimos años (Harvey, 2012:141), ya que todos los movimientos de lucha actuales (ambiental, social, económica) muestran un incremento en la conciencia respecto a las injusticias y desigualdades espaciales, así como una necesidad de encontrar mejores maneras para alcanzar la justicia, como quiera que ésta sea definida.



Las aportaciones teóricas de Lefebvre en cuanto al derecho a la ciudad, y a su propuesta de una nueva filosofía urbana, apoyada en la sociedad y en organizaciones políticas, en la que la espacialidad de la vida humana debe permear hasta la vida cotidiana de cada ser humano; las aportaciones teóricas de Soja en cuanto que la espacialidad define nuestro hábitat contextual, y crea geohistorias al mezclarse las formas espaciales con los tiempos (historias) vividos, así como su teoría espacial de la justicia basada en geografías justas e injustas; y las aportaciones teóricas de Harvey en relación al tomar conciencia de los desarrollos geográficos desiguales y su propuesta de un utopismo dialéctico aterrizado a las posibilidades del presente, son contribuciones a un pensamiento urbano desde perspectivas no tradicionales, que coinciden en que tomar conciencia de las desigualdades existentes en nuestras geografías, y las luchas por equilibrarlas, son caminos urgentes que se deben tomar para mejorar la situación de las ciudades contemporáneas.

### **3.3 La justicia como teoría y estrategia de intervención urbana**

Es preciso apuntar que debido a que la unión del concepto de justicia con las disciplinas espaciales es relativamente muy joven, es muy pronto para que exista una definición clara y precisa al respecto. Lo relativo a la justicia, democracia y derechos urbanos son actualmente conceptos en proceso de comprensión y construcción, por lo que es importante analizar los discursos de algunos teóricos como los descritos anteriormente, y en base a eso, contribuir al proceso de construcción en que se encuentran, tratando de hallar puntos de convergencia y herramientas que nos ayuden a operacionalizar dichos conceptos en estrategias específicas de acción.

Por lo anterior, el análisis de Lefebvre, Soja y Harvey permite concluir en primer lugar, que los discursos urbanos en cuanto a la justicia, se pueden dividir en dos vertientes: un enfoque que se le puede llamar marxista o neomarxista, el cual es más teórico y descriptivo (sociológico, filosófico); y un enfoque que se le puede llamar activista o de planeación, el cual busca la manera de operacionalizar el concepto mediante ejemplos de contextualización y desarrollar estrategias más tangibles (movimientos sociales, geopolítica, planeación urbana participativa, etcétera), las cuales son válidas y muy útiles y contribuyen al proceso de construcción conceptual mencionado, y es a partir de estos enfoques, desde donde se debe observar e interpretar las distintas realidades que tenemos, para comprender mejor el entorno urbano.

Así mismo, los tres autores también coinciden en que la ciudad contemporánea ha experimentado un cambio y una evolución tan drástica y repentina (social, tecnológica, urbana), que sus modelos tradicionales de planeación y desarrollo se han vuelto limitados y en veces obsoletos, por lo que la búsqueda de esquemas alternativos de prácticas urbanas en general, se vuelve urgente y necesaria.

También, de acuerdo con los autores, es necesario aceptar que no sabemos cómo organizar la ciudad contemporánea porque todo el conocimiento lo adquirimos del pensamiento moderno, que no es flexible pues se rige bajo principios de orden como centro/periferia, así como también aceptar que alcanzar una sociedad totalmente justa o equilibrada espacialmente es imposible. La justicia completa y absoluta es inalcanzable, pero en el camino de ver las injusticias particulares en distintas escalas nos acercaremos a soluciones más locales.

Finalmente, se puede concluir también que el pensamiento urbanístico postmoderno debe sustituir el término "planeación urbana" por: estrategias pluralísticas, organización, gestión, entre otros, ya que el concepto de planeación no es flexible porque su principio es organizar todo, y la ciudad contemporánea, por su complejidad es imposible de organizar de manera absoluta, por lo que dichas estrategias urbanas deben estar enfocadas a realizar esfuerzos alcanzables para intervenir en los procesos que producen las diversas injusticias de la ciudad.

Todo lo anterior contribuye a reforzar el planteamiento de esta investigación en el cual se establece la urgencia de actualizar los discursos urbanísticos, de abrirlos a nuevas perspectivas y aterrizarlos a distintos contextos mediante la relocalización y actualización del pensamiento urbano desde la periferia global, lo cual necesariamente debe significar introducir el concepto de justicia como teoría y como estrategia, pues si hay una característica que las ciudades latinoamericanas tiene en común es la desigualdad y las inequidades urbanas y sociales que en ellas suceden.

Así mismo, a raíz del análisis de los paradigmas y retos de la ciudad desarrollado en el capítulo 1, de la revisión de los discursos urbanísticos modernos y postmodernos del capítulo 2, y de la deconstrucción del concepto de justicia a partir de los teóricos analizados en el presente capítulo, se concluye que: el pensamiento metaurbano propuesto debe tener como prioridad dos objetivos

principales, los cuales están directamente relacionados: repensar un concepto de sustentabilidad realizable respecto a sus características espaciales; y luchar por la justicia en todas sus expresiones posibles como la política, social, económica, ambiental o legal; debido a que sus objetivos no se han logrado alcanzar especialmente en la periferia global.

Si bien hay esfuerzos considerables en las escuelas postmodernas y sus discursos urbanos, con los pasos que se han dado en cuanto al concepto de justicia social y espacial, y en cuanto a la sustentabilidad, la realidad es que todavía se necesitan más esfuerzos al respecto, pues éstos no han sido suficientes.

Por todo lo anterior, la hipótesis que se propuso al inicio de esta investigación, se vuelve a establecer en este punto: *“Al proponer un concepto de sustentabilidad urbana “realizable” que utilice los derechos urbanos como unidad de evaluación de las injusticias espaciales que se presentan en la ciudad, se podrán generar herramientas de diseño urbano y políticas públicas orientadas a desarrollar geografías urbanas más justas e integrales”.*

### **III. DESARROLLO DEL TEMA**

## **CAPITULO 4.**

# **REPENSANDO EL CONCEPTO DE SUSTENTABILIDAD EN LA CIUDAD LATINOAMERICANA**

## 4.1 Definiendo la sustentabilidad “tradicional”

En los capítulos previos de esta investigación se estableció que existen diversos conceptos que caracterizan a la ciudad contemporánea (dinamismo, flexibilidad, hibridez, virtualidad, globalización, desterritorialización y reterritorialización, etc.), los cuales generan los nuevos retos urbanos a enfrentar; y que a la vez, hay nuevos paradigmas de la cultura global actual como el internet y el informacionalismo; también se ha establecido que las ciudades actuales con esas características no pueden continuar siendo planeadas desde una perspectiva tradicional derivada de la primera modernidad, y que para actualizar dicha perspectiva, hay que abrirla para introducir conceptos nuevos que nos permitan contextualizarla y relocalizarla.

Así mismo, se planteó en el primer capítulo, que los retos urbanos que han surgido en la ciudad contemporánea se tienen que abordar a partir del concepto de sustentabilidad, pues a través de éste, es posible acercarse a áreas más específicas como lo económico, social y ambiental, y al mismo tiempo, a la justicia como teoría y estrategias urbanas para poder caminar hacia un equilibrio en los desajustes espaciales, de acuerdo a lo establecido en el capítulo anterior.

Dentro de ese contexto, en este capítulo se plantea que si bien, la sustentabilidad es un concepto que de intenciones iniciales busca lograr un estado de bienestar común, éste no ha podido lograrse por diversas razones, por lo que se propone hacer una revisión crítica y una re-definición/actualización de dicho concepto para a partir de éste, obtener herramientas más tangibles para avanzar hacia la justicia en las ciudades.

El concepto de desarrollo sustentable “tradicional” que predomina en los discursos políticos, académicos y culturales actuales, se define como el equilibrio entre tres áreas principales (económica, social y ambiental), y con ese equilibrio asegurar los recursos de las generaciones presentes y futuras.

Este concepto nace de la crisis económica, social, ambiental y urbana provocada por la revolución industrial acuñada en el siglo XIX y consolidada en el XX, la cual produjo cambios y consecuencias que han generado más problemáticas que beneficios en la sociedad contemporánea, tales como

depredación del medio natural, inequidad social y agudización de la pobreza, urbanizaciones no controladas, fragmentación social y urbana, consumo excesivo de agua y energía, entre otras.

Todas esas consecuencias observadas, derivaron en una preocupación global acerca de cómo mitigarlas y revertirlas, y esa preocupación, a su vez, condujo a la aparición de lo que hoy conocemos como sustentabilidad o desarrollo sustentable.

Específicamente en Latinoamérica y otras regiones en desarrollo, esa “conciencia sustentable” ha despertado y cobrado importancia sólo hasta los últimos diez o quince años, aproximadamente. A principios del siglo XXI, la idea de la sustentabilidad se planteó como una esperanza que podría mitigar muchas de las características de las grandes regiones urbanas cada vez más saturadas y con conflictos económicos, sociales y ambientales. Se comenzaron a analizar y replicar modelos de urbanismo sustentable exitosos de países desarrollados como el “*new urbanism*”, el *smart growth*, entre otros, y los discursos políticos y empresariales incluyeron cada vez más el término “sustentable”.

Con el paso de los años, el desencanto ha sido constante y contundente. Las expectativas no han sido cumplidas en cuanto a los alcances pronosticados, lo cual vuelve a generar una nueva crisis y nuevas interrogantes como ¿después de la sustentabilidad, qué?

Y es que la idea del desarrollo sustentable no ha cumplido las expectativas, debido a que su dialéctica de equilibrio económico-social-ambiental ha generado un concepto de “sustentabilidad global”, es decir, un concepto con grandes generalizaciones, y que busca aplicarse como receta única a cualquier problemática urbana sin tomar en cuenta los contextos y realidades de cada ciudad en particular, es decir, la definición y aplicación tan generalizada de este concepto deja abiertas muchas posibilidades y no se aterriza realmente a las realidades que pretende intervenir y modificar, provocando que en la práctica se actúe de manera discrecional y ambigua.

Pero la clave de esta nueva crisis de la sustentabilidad es que, al presentarse como un concepto general y utópico, que se refiere a un estado de equilibrio en el que las dimensiones económicas, sociales y ambientales permanecen estables y en armonía, es imposible aplicarlo al ambiente del espacio de la ciudad, cuyas características son todo lo contrario a lo estable, estático y equilibrado,

pues como se estableció previamente, la ciudad es dinámica, cambiante, híbrida e inestable. Así pues, el concepto de sustentabilidad como se ha venido planteando es una meta imposible de alcanzar, ya que el equilibrio entre sus elementos también es imposible de lograr. Es por ello que se propone que los esfuerzos de sustentabilidad en la ciudad contemporánea no tienen que ser encaminados a equilibrar sus elementos, sino a acortar la distancia entre éstos, intentando ajustar las injusticias espaciales que se presenten en cada contexto específico, de la misma manera que Soja plantea que la justicia absoluta es imposible de alcanzar, pero que se puede trabajar en “trincheras” más específicas y realizar esfuerzos para acortar las desigualdades urbanas.

## 4.2 La justicia como contraparte cualitativa de la sustentabilidad

A raíz de las conclusiones desarrolladas en el capítulo anterior, en las que se establece que los objetivos primordiales del pensamiento metaurbano son lograr una sustentabilidad “realizable” y luchar por la justicia en todas sus expresiones, introduciendo el concepto de justicia como teoría y como estrategia para disminuir las desigualdades urbanas y sociales, se propone que para acortar la distancia entre el aspecto económico, social y ambiental de la sustentabilidad, es necesario complementar sus enfoques tradicionales, que en su mayoría son cuantitativos (los niveles de sustentabilidad “tradicional” se miden en unidades numéricas y de tiempo como índices de pobreza, producto interno bruto, toneladas de CO<sub>2</sub> en la atmósfera, hectáreas de bosque deforestadas, censos de población, etcétera), con una contraparte cualitativa que evalúe en base a las actividades cotidianas, así como aspectos de la cultura e identidad y sus manifestaciones espaciales, que se generan en las distintas geografías urbanas.

Gaja (2005) afirma que el concepto de sustentabilidad, tal y como fue planteado en el Informe *Brundtland*<sup>2</sup>, incluye de forma inequívoca y explícita la solidaridad intergeneracional, pero no la solidaridad intrageneracional, es decir, la equidad o justicia social, pues en la formulación del concepto no se menciona su vinculación a una solidaridad en el espacio y contemporánea, con

---

<sup>2</sup> El informe *Brundtland* fue un reporte emitido en 1987 por la Comisión Mundial de Ambiente y Desarrollo de la ONU en el que se define al desarrollo sustentable como “satisfacer las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras de satisfacer sus propias necesidades”, a partir del cual, dicha definición empezó a estar cada vez más presente en las discusiones globales sobre sustentabilidad.



todos los actuales pobladores de este planeta. Y por lo tanto, para lograr ese enfoque más integral, es necesario pensar la sustentabilidad desde un enfoque de justicia social, es decir, ir de los derechos humanos a la sustentabilidad y no viceversa, porque de la postulación y reconocimiento de los derechos humanos universales sí se puede deducir la necesidad de introducir principios y criterios de sustentabilidad; pero no necesariamente viceversa.

Fernandes (1999:85), por su parte, plantea que son necesarias las reformas que apoyen el “derecho a la ciudad” como noción política y jurídica, pues no podemos seguir haciendo caso omiso a la necesidad de promover reformas jurídicas y revisiones judiciales globales, especialmente aquellas que incentiven el reconocimiento de derechos colectivos, habilitando la defensa judicial de los llamados “intereses difusos” en materias ambientales y urbanas por ciudadanos y organizaciones no gubernamentales. Y que si es cierto que vivimos en tiempos democráticos, la época de los derechos tiene también que ser la del cumplimiento de los derechos, especialmente de los derechos colectivos. Sólo a través de los procesos participativos podrá la ley convertirse en un escenario político importante para promover la integración espacial, la justicia social y el desarrollo sostenible.

Así mismo, Dante Caputo (2011:440) plantea que por ejemplo, en América Latina, existen una serie de “déficits democráticos” que son comunes en toda la región como crisis de representación política, debilidad del Estado, desigualdad de riqueza y poder, pobreza, entre otros, en síntesis: déficits de ciudadanía política y ciudadanía social, lo que hace que la reducción de estos déficits sea una prioridad política, una prioridad que debe apuntar hacia una democracia de ciudadanía en la cual los ciudadanos “vivan” sus derechos políticos, civiles y sociales. Y lejos de plantear conceptos de democracia utópica e inalcanzable, propone que hay un espacio posible para alcanzar una democracia exigible, es decir, niveles “óptimos realizables de ciudadanía” que cada país puede alcanzar dependiendo de sus grados de desarrollo y recursos disponibles, y que sobre todo priorice como destinatarios a las mujeres y hombres que enfrentan con incertidumbre y temor su día a día, en particular los que sufren la injusticia de la pobreza y la marginalidad en sociedades profundamente desiguales y violentas.

Todo esto, aunado a los postulados teóricos sobre la justicia establecidos en la deconstrucción de Lefebvre, Soja y Harvey realizada en el capítulo anterior, reafirma el postulado de que un concepto

de sustentabilidad redefinido/actualizado no sólo debe medirse cuantitativamente, sino debe valorizarse también cualitativamente en unidades espaciales y de justicia que permitan monitorear la relación de la gente con sus ambientes construidos, las situaciones de injusticia y segregación espacial, entre otras y coadyuvar así, a incrementar la dignidad y justicia de esos ambientes, contribuyendo a alcanzar “niveles realizables de sustentabilidad”, una sustentabilidad “exigible”, de acuerdo a lo que plantea Caputo.

Para Jordi Borja (2013), el derecho a la ciudad es una respuesta democrática que integra los derechos de los ciudadanos y los criterios urbanísticos que hacen posible su ejercicio. Está condicionado por las formas físicas y políticas que toma el desarrollo urbano. Así mismo, el derecho a la ciudad para materializarse en demandas ciudadanas debe vincularse a la crítica de las actuales dinámicas urbanas. El resurgimiento de este concepto se da en los últimos años, y se fortalece debido al crecimiento de la ciudad discontinua y periferias, así como a la voluntad de distintos movimientos sociales de integrar en este concepto distintos derechos urbanos como la vivienda, la movilidad, participación social, entre otros. El derecho a la ciudad es pues, un conjunto de derechos formales y materiales que configuran la ciudadanía.

Es importante mencionar también que el derecho a la ciudad (*Right to the City*) es un concepto adoptado e impulsado recientemente en el discurso de organismos internacionales como Habitat International Coalition<sup>3</sup>, UN-Habitat - UNESCO<sup>4</sup>, entre otros, lo cual es una demostración evidente de que la ampliación y reelaboración de los derechos urbanos es un reto de la época contemporánea.

En el momento en que el concepto de sustentabilidad contemporáneo deje de ser sólo “global” y se aterrice también a las distintas realidades y espacialidades locales, y en el momento en que el análisis sustentable abra su dialéctica (económico-social-ambiental) e incluya la justicia y considere a ésta como su contraparte cualitativa, se podrá hablar de una sustentabilidad “realizable”.

---

<sup>3</sup>*Cities for all. Proposals and experiences towards the Right to the City.* Habitat International Coalition, Chile, 2010.

<sup>4</sup>*Urban policies and the Right to the City. Rights, responsibilities and citizenship.* UNESCO-UN-Habitat, Francia, 2009.

Finalmente, es importante resaltar que aunque el concepto de sustentabilidad esté viciado y generalizado, y sus resultados no han cumplido muchas de las expectativas, sobre todo en los países en desarrollo, lo que sí es cierto es que la sustentabilidad ha venido a producir una revolución cultural que está en proceso de transformar las formas de organización social y espacial, las instituciones y la cultura en general. El concepto de la sustentabilidad es algo que tardará décadas, o tal vez siglos para alcanzar un estado pleno de certidumbre y resultados, así que lo que corresponde hacer en este momento es, contribuir a que se den los primeros pasos de la manera más justa posible.

### 4.3 Propuesta de un concepto de sustentabilidad urbana actualizado

Por todo lo anterior, se propone la utilización de un nuevo concepto de sustentabilidad, generado a partir de la nueva perspectiva lograda a raíz de los diversos análisis desarrollados hasta este punto en esta investigación.

Para redefinir la idea de sustentabilidad, a un concepto actualizado, y transformarlo en un concepto operable para la intervención de ciudades, el primer paso es “espacializarlo”, de la misma manera que hizo Soja con el concepto de justicia, es decir, generar la conciencia de que se pueden cambiar y reconfigurar las geografías en las que vivimos, y con esa nueva conciencia, aterrizar el concepto de lo abstracto a contextos más específicos de la vida urbana contemporánea y darle así, distintas escalas (local, regional, nacional, global), lo cual permitirá explorar estrategias para avanzar hacia geografías más justas.

El nuevo concepto de sustentabilidad debe tener el apellido “urbana”, así al hablar de una *sustentabilidad urbana*, estaremos hablando de una sustentabilidad espacializada, no de un concepto que corresponde a la ecología, a la economía, o a la sociología.

Como siguiente paso en la propuesta de este nuevo concepto, debemos tener en cuenta que, como se mencionó en el capítulo 2, las ciudades del mundo coexisten en una división entre ciudades del “Norte”, que actúan como el centro global desde las cuales se ejerce el poder y discursos dominantes, también conocidas como de primer mundo; y ciudades del “Sur”, que son

las megaciudades de la periferia global, el tercer mundo, subordinadas a los discursos dictados por el Norte global.

Así, de igual manera que los discursos urbanísticos no pueden ser los mismos en el Norte global que en el Sur global, los discursos y estrategias de sustentabilidad que se desarrollan en el Norte global no pueden ser los mismos que se desarrollan en el Sur global. Fernando Gaja (2005), plantea al respecto, que los retos de la sustentabilidad en el Norte global tienen que ver con hacer ciudades atractivas, sostenibles, integradas, solidarias, alternativas a los modelos sub-urbanos metropolitanos y a las regiones urbanas pseudo-rurales. Pero en el Sur global, los retos de la sustentabilidad tienen que ver con frenar y controlar el crecimiento de las ciudades, garantizar condiciones de vida dignas, como el acceso a bienes y servicios básicos, entre los que se deben citar el derecho a la ciudad; recualificar el medio urbano, entre otros, pues el proceso de hipertrofia urbana que experimentan, se ve agravado por la ausencia e incumplimiento de planeación urbana y económica, lo cual tiene como consecuencia el fenómeno urbano característico de estas regiones: la ciudad informal.

Por ello, para el desarrollo de la sustentabilidad urbana como concepto aplicable a las ciudades del Sur global, es necesario que a la par de las estrategias de la planeación urbana tradicional, también se construyan distintas estrategias y esfuerzos de sobrevivencia desde el contexto de la informalidad y del territorio de “frontera”, con todos sus elementos y componentes espaciales, pues la sustentabilidad urbana no puede excluir los procesos de segregación que se producen en el ambiente de dichas ciudades, y debe tener en cuenta los fragmentos y distintas geografías que las conforman.

Existen autores como Aponte Páez (2007), que proponen que el concepto de sustentabilidad para este siglo XXI, no sólo debe flexibilizar su dialéctica de lo económico-social-ambiental, sino abrirla e incluir también la eficiencia de las instituciones públicas que propicien los marcos legales necesarios para enfrentar los desafíos urbanos de la manera más integral posible, y para eso es obligado pensar en términos de transdisciplinariedad.

Por su parte, Larraín (2002) también afirma que excluir las dimensiones políticas de la dialéctica de la sustentabilidad tradicional ha sido determinante para el fracaso de ésta. Así mismo, plantea

que una sociedad sustentable sí debe satisfacer las necesidades del presente sin comprometer las necesidades futuras, pero también debe distribuir equitativamente los recursos e imponer límites al crecimiento, y sobre todo, profundizar en el concepto de la democracia, es decir, propiciando que los distintos actores de la sociedad civil contribuyan a definir su propio desarrollo para poder alcanzar así la equidad social y ambiental.

De esta manera, la sustentabilidad urbana debe proponerse también como un concepto más transdisciplinario y abierto, que tome en cuenta las múltiples dimensiones que actúan en él. Al hablar de sustentabilidad en este siglo XXI es imperativo incluir las complejas realidades que cada ciudad presenta y que son únicas e irrepetibles, pues obedecen a su propio contexto histórico, temporal y espacial.

Una vez establecido todo lo anterior, el siguiente paso es ejemplificar cómo la sustentabilidad urbana que se propone puede ser flexible y enfocarse a diferentes contextos aún más específicos, es decir, dentro del Sur global, a pesar de que se comparten ciertas características y valores en común, distintas a las del Norte global, las realidades no son las mismas en Latinoamérica, que en la India, África, o Asia del Pacífico. Así, para repensar un concepto de sustentabilidad urbana operable, es necesario considerar los aspectos locales de cada una de las regiones. Por ejemplo, Latinoamérica es una de las zonas más urbanizadas del planeta: tres de cada cuatro habitantes de esta región viven en ciudades, y se estima que casi un 44% de la población urbana de la región vive en áreas informales. Por ello, la informalidad creciente, aún en las circunstancias de recuperación económica de algunos países, es tema central de la agenda latinoamericana por sus implicaciones en la calidad de vida de los que viven en estas áreas, las disfunciones que genera en toda la sociedad urbana, los compromisos ambientales que conlleva y los problemas de gestión urbana que genera (Viana, 2007).

Y no es que nunca se hayan desarrollado esfuerzos para combatir fenómenos complejos como la informalidad latinoamericana, sino que la mayoría de dichos esfuerzos tienen de fondo intereses de conveniencia política y económica, generando intervenciones aisladas y sectoriales (construcción de vivienda social, rehabilitación de centros urbanos deteriorados, ocupación de terrenos baldíos e inmuebles vacantes, inversión en infraestructura y servicios urbanos,

modernización de catastros, entre otras), sin una integración real al contexto urbano más amplio de la vida cotidiana de los habitantes de la ciudad informal (Fernandes y Smolka, 2004).

Lo anterior ayuda a reafirmar la hipótesis de que la sustentabilidad urbana latinoamericana será posible sólo a partir de esfuerzos de sobrevivencia en este contexto de cambios y procesos económicos y sociales que experimenta esta región.

Y de esos esfuerzos por avanzar hacia una sustentabilidad urbana, se derivan las distintas luchas por la justicia urbana<sup>5</sup>, por lo que se vuelve necesaria la generación de herramientas que evalúen dichos procesos.

---

<sup>5</sup>Justicia urbana entendida como un concepto que engloba los distintos discursos teóricos analizados (derecho a la ciudad, democracia, justicia espacial, justicia social, etc.), y que al momento de introducirlos como contraparte cualitativa de la sustentabilidad urbana, permitirán aterrizar este concepto a distintos contextos y evaluar los procesos espaciales que ahí se desarrollen.

## **CAPITULO 5.**

# **UN ACERCAMIENTO A LA ESPACIALIDAD LATINOAMERICANA. EL CASO DE MONTERREY, MEXICO Y SANTIAGO DE CHILE**

## 5.1 Monterrey y Santiago: ejemplos de desigualdad urbana

La ciudad latinoamericana, como ya se planteó previamente, se caracteriza por albergar contrastes entre manifestaciones urbanas tanto de “primer mundo” como de “tercer mundo” coexistiendo en el mismo territorio, manifestaciones donde lo “formal” y lo “informal” se contraponen y se mezclan simultáneamente. Dichas manifestaciones son consecuencia entre otras cosas, de las políticas neoliberales aplicadas al ámbito urbano, las cuales se sabe que a lo largo de los años han generado desigualdades y vulnerabilidad en los habitantes.

De acuerdo con Fernandes (2001), la estructura urbana de Latinoamérica está pasando por cambios profundos como resultado de varios procesos combinados, entre ellos: nuevas fronteras económicas; pobreza social y segregación espacial crecientes; degradación del medio ambiente; el impacto de desastres naturales en la precaria infraestructura urbana; cambios en el número de integrantes de las familias y en las relaciones familiares; desempleo generalizado e incremento de los empleos informales; y aumento vertiginoso de la violencia urbana, frecuentemente relacionado con el tráfico de drogas; y todos estos problemas han empeorado debido a la expansión de la globalización económica, las políticas de liberación inapropiadas y los esquemas de privatización carentes de regulación.

Pese a su rápida integración al creciente mercado global, América Latina ha experimentado una expansión de la pobreza social en la última década. Las proyecciones del Banco Mundial sugieren que, de no abordarse este problema, 55 millones de latinoamericanos podrían estar viviendo con menos de US\$ 1 al día en la próxima década.

Viana (2007), también plantea que además de lo mencionado, otros aspectos de la situación socio-política de Latinoamérica son: una condición sectorial y errática de iniciativas ligadas a los tiempos políticos; la carencia de políticas estatales para encarar los problemas de la ciudad segmentada; la inexistencia jurídica de los asentamientos, que condiciona el acceso a los derechos plenos de ciudadanía de los habitantes de las áreas informales; las asunciones erróneas respecto a los efectos de ciertas políticas adoptadas bajo presión de organismos de crédito internacionales; los efectos de los procesos de regularización de los últimos años sobre los derechos humanos; la consolidación de derechos reales adquiridos por ocupantes de predios y fincas; la aceptación de



“soluciones de segunda clase” para “ciudadanos de segunda clase”; y la rápida obsolescencia de los sistemas baratos que se han incorporado en áreas de “regularización”. Así, el autor afirma que “hasta la fecha no se puede considerar que las experiencias latinoamericanas en materia de regularización sean exitosas”.

Así pues, se decidió seleccionar a Monterrey, México y Santiago de Chile como las dos ciudades en las que dichas manifestaciones sociales, políticas y urbanas fueran evidentes, ciudades en las que se pudieran observar similitudes, así como diferencias que enriquecieran el análisis comparativo entre ellas, y por lo tanto, permitir repetir dicho análisis en otras ciudades latinoamericanas hasta llegar al establecimiento de conclusiones generales para el sur-continente.

Santiago de Chile fue la primera ciudad en el mundo que abrió sus puertas a la introducción del sistema neoliberal, lo que la hace un buen ejemplo para estudiar las consecuencias de dichas políticas en su configuración urbana. Monterrey, por su parte, es otro buen caso de estudio de la ciudad latinoamericana, ya que, además de las manifestaciones del neoliberalismo que tiene gracias a su cercanía con Estados Unidos, y a su fuerte desarrollo económico, tiene también otros fenómenos representativos de la realidad latinoamericana, como problemas de violencia e inseguridad derivados de la guerra contra el narcotráfico, o riesgos y vulnerabilidad urbana consecuencia de desastres naturales y fenómenos derivados del impacto de su urbanización e industrialización en el medio ambiente.

Así mismo, Monterrey y Santiago tienen una cantidad de población similar (Monterrey tiene alrededor de 4 millones de habitantes y Santiago poco más de 5 millones), lo cual generó el supuesto de que debido a esto, la escala urbana y sus características serían parecidas, pues el análisis sería muy distinto si se comparara Monterrey con Buenos aires (más de 12 millones de habitantes), Bogotá (más de 6.5 millones de habitantes) o Sao Paulo (más de 11 millones de habitantes), por mencionar otras metrópolis latinoamericanas importantes.

Cabe mencionar también, que antes de seleccionar definitivamente a la ciudad de Santiago y viajar hacia allá para la realización del análisis comparativo respectivo, se hizo una breve investigación acerca de la región de Santiago de Chile para comprobar si se identificaban problemáticas urbanas

similares a las de Monterrey y se encontró que, en efecto, algunos autores observaban las mismas problemáticas en esa ciudad:

Fuentes (2011) por un lado, menciona que la ciudad de Santiago a pesar de ser un nodo clave en el desarrollo económico de la región, en cuanto a cohesión social, es una ciudad con altos niveles de desigualdad, en la que no hay una convergencia entre el desarrollo económico y el desarrollo social. Así mismo, en otro estudio acerca de la calidad de vida en las metrópolis chilenas se encontró que éstas se configuran con importantes grados de inequidad en cuanto a calidad de vida, ya que no hay autoridades suficientes que planifiquen y organicen su crecimiento, pues en una misma metrópoli como Santiago se pueden observar comunas con un índice de calidad de vida urbana mayor al promedio nacional, y al mismo tiempo, comunas con un índice inferior al promedio nacional, lo que habla de los extremos y polarización social que se allí se manifiesta (Orellana, et. al., 2013).

Por todo lo anterior, se concluyó que seguramente los estudios urbanos comparativos entre Monterrey y Santiago, como primer acercamiento, y después, con más ciudades latinoamericanas, podrán generar puntos clave y criterios urbanos en común acerca de la espacialidad de la ciudad latinoamericana, así como áreas de oportunidad para comprender mejor sus problemáticas y poder con ello, generar intervenciones urbanas más integrales y actualizadas a su realidad, obviamente enfocadas hacia la sustentabilidad urbana y la justicia.

Finalmente, se debe mencionar que el enfoque de este análisis urbano comparativo se basa en la premisa de que los estudios urbanos actuales no pueden continuar analizando los elementos de la ciudad de manera aislada y tradicional, con visiones universalistas y metas que obedecen a discursos globales, sino que por el contrario, debe comprenderse la ciudad como un conjunto de fragmentos o geografías que están interrelacionadas y se influyen unas a otras a consecuencia de su yuxtaposición.

Así pues, se procedió a identificar un fragmento urbano en cada una de las dos ciudades a analizar, cuyas realidades urbanas manifestaran los contrastes y yuxtaposición de la ciudad latinoamericana, es decir, que dichos fragmentos funcionaran como una especie de “biopsias” que reflejaran las características de la ciudad latinoamericana como territorio “frontera” de acuerdo a

lo descrito en los capítulos previos de esta investigación: un territorio híbrido, en el que coexisten realidades tanto de primer, como de tercer mundo, con elementos urbanos que podemos observar en cualquier ciudad global, como centros comerciales, amplias autopistas, grandes complejos de edificios corporativos y tecnológicos, entre otros; y elementos representativos de la realidad latinoamericana (periferia global) como los asentamientos informales, manifestaciones de segregación espacial, o contrastes socioeconómicos dentro de la misma zona.

## 5.2 Metodología de la investigación

Como se explicó en la introducción de esta tesis, de manera general, la investigación adopta la epistemología de la complejidad de Morin (2004) que busca dar explicación a las dinámicas complejas de los objetos de estudio. Y de manera específica, el análisis urbano de los fragmentos “Monterrey” y “Santiago” se basa en la metodología propuesta por Márquez (2014) para documentar la experiencia urbana de los habitantes de un fragmento urbano de la ciudad de Santiago, combinada junto con la metodología de mapas cognitivos propuesta por Maldonado (2014).

En la metodología de Márquez se observa que la vida cotidiana de los habitantes se puede medir en dos categorías: los *escenarios de comportamientos* (historia, datos sociodemográficos y demás variables obtenidas de la información censal, traza urbana, arquitectura, entre otros), y *las prácticas culturales* (imaginarios urbanos, prácticas y trayectos cotidianos en el tiempo y el espacio, redes y vínculos constructores de comunidad, entre otros), las cuales al yuxtaponerse, conforman el “hábitat configurativo” de ese fragmento urbano, el cual se establece mediante técnicas como la observación, recorridos comentados y socioetnografía. Y la metodología de Maldonado plantea una manera de analizar y mapear no sólo los aspectos urbano-arquitectónicos de un fragmento, sino también aspectos de la inmaterialidad urbano-arquitectónica como lo virtual, lo hiperreal, la hibridación, entre otros. Específicamente, la obtención de los datos cuantitativos y cualitativos se hará de la siguiente manera:

### A) Escenarios de comportamientos:

Cuantitativo: Obtención y sistematización de la información censal, investigación bibliográfica en archivos históricos, georreferenciación, mapeo y croquis de traza urbana y arquitectónica.

Cualitativo: Etnografía, observación y descripción de prácticas cotidianas de los usuarios, huellas plasmadas en la materialidad (arquitectura, traza urbana), lugares significados y transformados por estas prácticas.

*B) Prácticas culturales:*

Cualitativo: Relatos y entrevistas semi-estructuradas a los habitantes con objeto de reconstituir sus imaginarios y tensiones identitarias en los espacios-tiempos de la vida cotidiana; etnografía de recorridos por las distintas geografías urbanas; mapas mentales de recorridos, traslados, viajes y ocupación del espacio.

*C) Procesamiento de datos:*

se procederá al procesamiento de los datos obtenidos mediante distintos software computacionales como Excel, Google Earth, Photoshop, para la fase cuantitativa, y para la información obtenida en la fase cualitativa, se incluirán de manera intercalada en las gráficas y texto, la información recabada de la socioetnografía (entrevistas, observación, recorridos, etc.). La información recabada de cada uno de los fragmentos se presentará de acuerdo a las categorías propuestas por Maldonado (2014): ubicación, accesos, elementos urbanos (geografía natural y artificial), flujos y movilidad y seguridad.

*D) Interpretación de información:*

Finalmente con la interpretación de la información obtenida, los resultados se esbozarán de manera general al final del presente capítulo, y se describirán de manera más específica en el siguiente capítulo de esta investigación.

## **5.2 Monterrey, México**

Monterrey, Nuevo León, con poco más de 4 siglos de antigüedad y una ubicación privilegiada, domina funcionalmente el noreste del país, actuando como articulador regional de las interrelaciones de Coahuila, Nuevo León, Tamaulipas y San Luis Potosí, y como eje integrador entre el centro del país y los Estados Unidos.

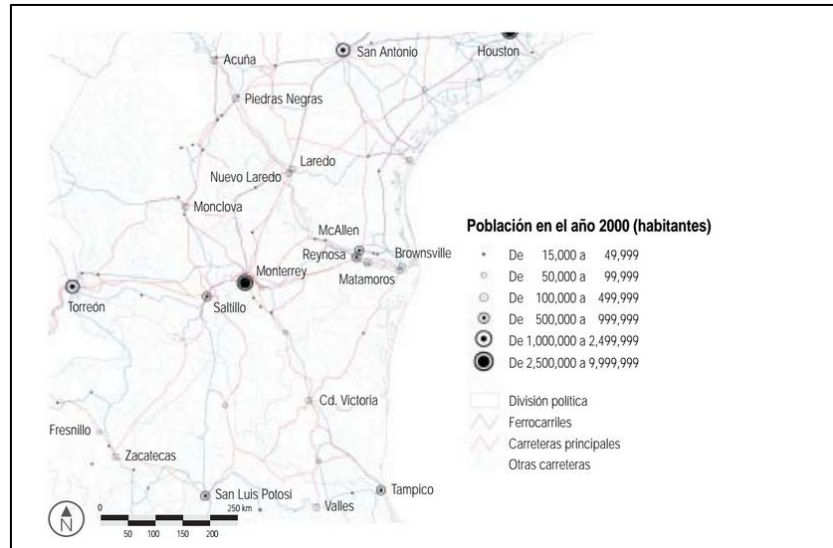


Imagen 2. Sistema urbano regional. Fuente: CEDEM, 2000

La última década del siglo XIX y la primera del XX albergaron el crecimiento y progreso explosivo que se dio en la ciudad a raíz del florecimiento de grandes industrias como la cerveza, el acero, el ladrillo, el cemento y el vidrio, detonando un crecimiento demográfico que colocó a Monterrey como la tercer ciudad más importante del país.

A partir de 1950, la metamorfosis de Monterrey ha sido impetuoso: Obras viales monumentales, la construcción de la macroplaza, la introducción del metro como sistema de transporte, el establecimiento de equipamientos educativos y de salud, entre otros, así como su expansión urbana que ha rebasado sus límites, formando el área metropolitana actual, al ir absorbiendo municipios aledaños, ya que desde 1984 se declaró la existencia de la Zona Conurbada de Monterrey.

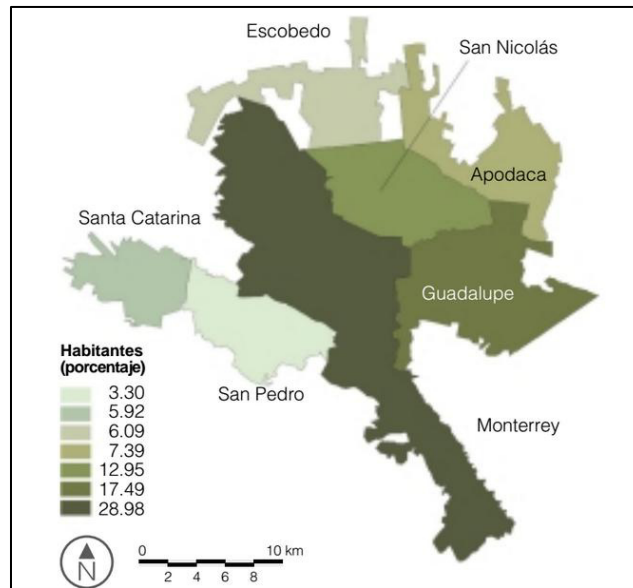


Imagen 3. Zona Conurbada de Monterrey en el año 2000. Fuente: CEDEM, 2000.

Desafortunadamente, el crecimiento de la ciudad se ha dado bajo los criterios de un desarrollo urbano especulativo y sin una planeación urbana estricta e integral. Dicho crecimiento ha estado fuertemente sujeto a intereses económicos y a una normatividad débil e incapaz de regular el crecimiento de manera adecuada. El esquema de planeación urbana predominante es el plan de desarrollo urbano y la zonificación de usos de suelo (no fue sino hasta 1988 que Monterrey contó con su primer plan de ordenamiento territorial), los cuales, en combinación con la falta de normatividad, se prestan a generar situaciones de corrupción, poca transparencia y una casi nula participación ciudadana.

Otra situación desafortunada es que cada municipio del área metropolitana desarrolla sus propios planes de desarrollo urbano, sin ninguna intención de lograr una estructura urbana metropolitana. Dicha falta de coordinación obedece así mismo, a intereses políticos y económicos.

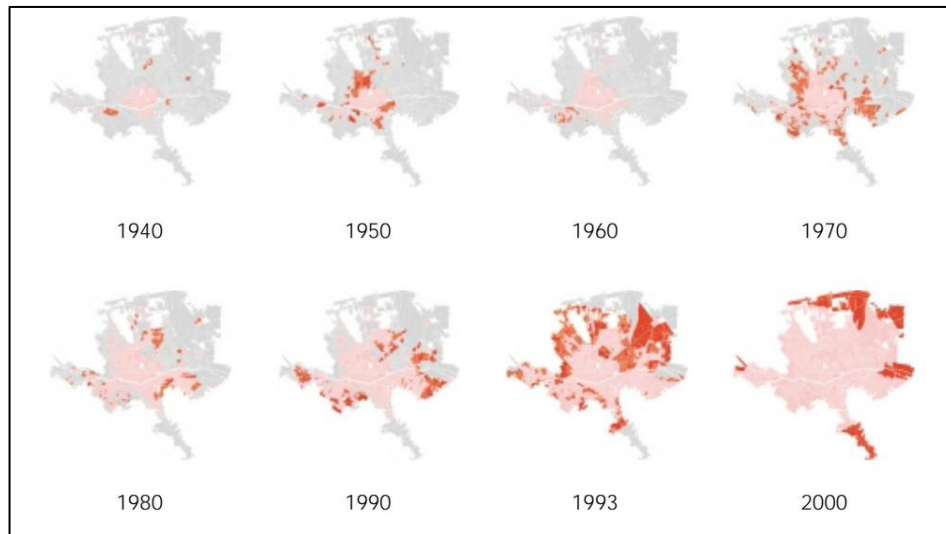


Imagen 4. Crecimiento del AMM. Fuente: CEDEM, 2000

En cuestión de aspectos geográficos y climatológicos, Monterrey se ubica en medio de montañas, lo que en consecuencia, hace que los escurrimientos torrenciales que en ellas se generan, inundan anualmente las tierras bajas y planas de la zona urbana. Las montañas afectan también el patrón de los vientos, y las áreas de asoleamiento y sombreado. En muchas ocasiones, sin embargo, se han ignorado dichas condiciones específicas lo que ha originado una urbanización sin planeación adecuada, destrucción de ecosistemas importantes para la preservación del ciclo hidrológico, inundaciones, derrumbes y hasta desastres urbano-ambientales que cobran vidas humanas y destruyen la infraestructura de la ciudad.

El fenómeno de metropolización de Monterrey desde finales de los años sesenta trajo cambios significativos en la estructura social, debido principalmente a la atracción de población de otros estados de la república, que inmigraron atraídos por la oferta de empleo y las mejores condiciones de vida en comparación con sus lugares de origen. Lo anterior ha provocado la coexistencia de varias identidades culturales en la sociedad, así como modos y perspectivas de vida particulares.

Actualmente, en la ciudad de Monterrey, se observan todas las características de la típica ciudad post-industrial del siglo XXI: Es una ciudad que creció impulsada por el modelo moderno-industrial introducido a México después de la revolución, y siendo la cuna productora del cemento, el vidrio y el acero del país, el pensamiento funcionalista se potencializó ahí más que en otras ciudades, generando una cultura y una ciudad industrial, pero debido a los cambios en la economía,

Monterrey se ha diversificado hacia la tecnología y los servicios (En 1950, el 46% de la población activa estaba dedicada a la industria y pertenecía a la clase obrera, y en el año 2000 sólo el 26% de la población activa trabajaba en el sector manufacturero). Si bien, continúa siendo uno de los principales nodos urbanos del país, es un Monterrey que no ha logrado adaptarse del todo a esta nueva ciudad de los servicios y la tecnología, no solamente por las prácticas culturales del siglo anterior tan arraigadas, sino también porque ha sido golpeada por una serie de problemas sociales como la ola de violencia e inseguridad ocasionada por la estrategia de lucha contra el crimen organizado; o fenómenos naturales como la destrucción de la ciudad que causó el huracán “Alex” en el 2010, de la cual, al paso de tres años, la ciudad todavía no se ha recuperado.

Así mismo, las diferencias socioeconómicas de sus habitantes se traducen en los contrastes de la calidad física de la ciudad, de las infraestructuras, de los equipamientos, y de las viviendas. El crecimiento desordenado ha generado altos costos de desplazamientos, urbanización sobre zonas de riesgo y vulnerabilidad urbana, impacto medioambiental, deterioro y desequilibrio en las infraestructuras y vialidades, así como un sistema de transporte público deficiente.

Todos estos retos hacen evidente la necesidad de repensar y actualizar los esquemas y procesos de desarrollo urbano, involucrando cada vez más una visión integral de alcance regional, criterios de sustentabilidad urbana, participación ciudadana, entre otros.

Como se mencionó antes, para efectos de esta investigación se decidió seleccionar un fragmento de la ciudad que funcione como una “biopsia” en la cual se manifiesten la mayoría de los contrastes sociales y urbanos de la ciudad latinoamericana debido a sus condiciones de territorio de frontera.

Así pues, a continuación se procede a describir el fragmento de Monterrey de acuerdo al esquema planteado previamente en la sección de metodología del presente capítulo:



## 1. Ubicación

El fragmento urbano denominado “Monterrey” se localiza al sur de esta ciudad, entre los municipios de Monterrey y San Pedro Garza García, en un polígono delimitado al poniente por la avenida Real San Agustín/túnel loma larga, al sur por la avenida Fundadores y el cerro “el mirador”, al oriente por la avenida Alfonso Reyes, y al norte por la formación montañosa denominada como “loma larga”:

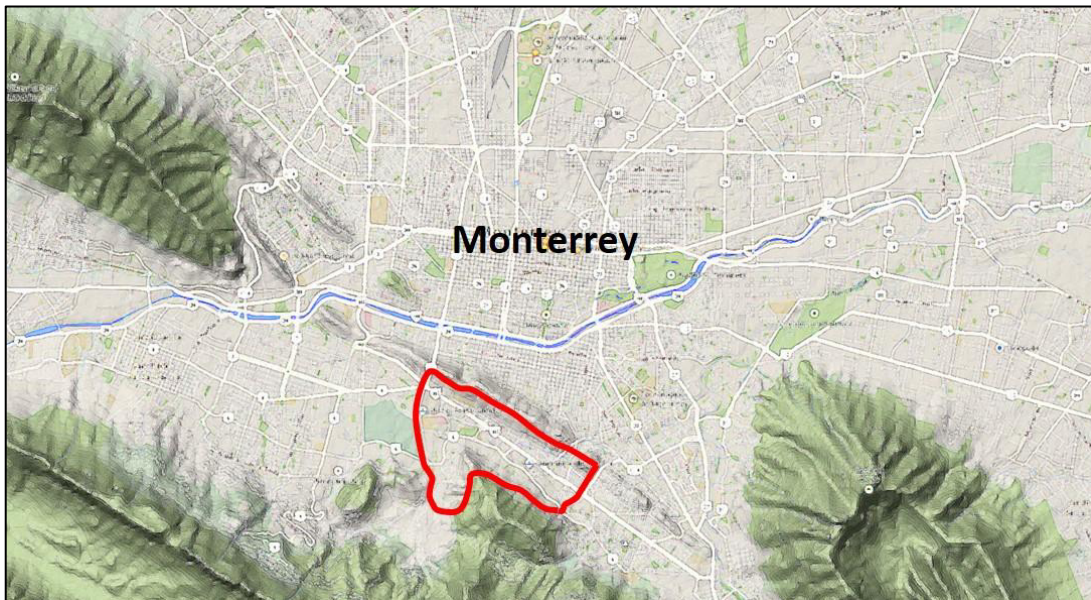


Imagen 5. Fragmento urbano “Monterrey”. Fuente: Google Maps y Gómez, 2014.

Esta zona del sur de la ciudad, conocida como “valle oriente”, es una de las zonas con más urbanización y construcción actualmente, pues en ella se localizan centros comerciales, hoteles, edificios de oficinas, restaurantes, vivienda de clase media y alta, entre otros. Pero al mismo tiempo, dentro de la misma zona existen asentamientos informales tipo “favela” en las colonias conocidas como canteras, cerro de la campana, entre otras, las cuales manifiestan condiciones de pobreza, falta de infraestructura, y altos índices de inseguridad y violencia, lo que provoca un contraste urbano demasiado notorio.



Imagen 6. Panorámica del desarrollo existente en el fragmento urbano. Fuente: Gómez, 2014.



Imagen 7. Asentamientos informales tipo “favela” en el fragmento urbano. Fuente: Gómez, 2014.

El contraste y características urbanas mencionadas se aprecian también dentro de los instrumentos de planeación urbana existentes, por ejemplo, el plan de desarrollo urbano 2030 del municipio de San Pedro Garza García cataloga a la zona de valle oriente como un Distrito de Desarrollo Específico (DDE) o Polígono de Actuación, lo que significa que es una zona que desempeña funciones urbanas especializadas o únicas, agrupando importantes espacios para el sector productivo del municipio:

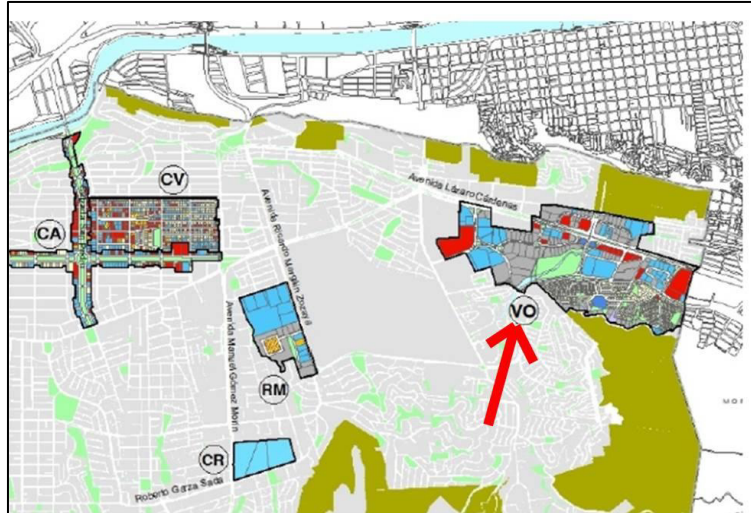


Imagen 8. Localización de los DDE en San Pedro Garza García. Fuente: IMPLAN, 2015.

Así mismo, el plan de desarrollo urbano 2013-2025 del municipio de Monterrey también tiene señalada la zona como el subcentro urbano “Lázaro Cárdenas” cuyos usos predominantes son de comercio y servicios.



Imagen 9. Subcentro “Lázaro Cárdenas”. Fuente: PDU Monterrey, 2015.

Y en relación a los asentamientos informales tipo favela, se puede observar en el documento de San Pedro Garza García, que hay un polígono identificado como de vivienda en situación de pobreza identificado por la SEDESOL, perteneciente a la colonia conocida como “canteras”. El documento solamente establece al respecto, que dicha zona de rezago social y bajo nivel de desarrollo humano debe ser susceptible a programas de mejora urbana, con las que se



incrementen las condiciones de convivencia social mediante la mejora de espacios públicos. Y del mismo modo, el documento del municipio de Monterrey, menciona dichos polígonos identificados por la SEDESOL como zonas de pobreza y rezago social, mencionando colonias como cerro de la campana, burócratas municipales, o las zonas aledañas al arroyo seco.

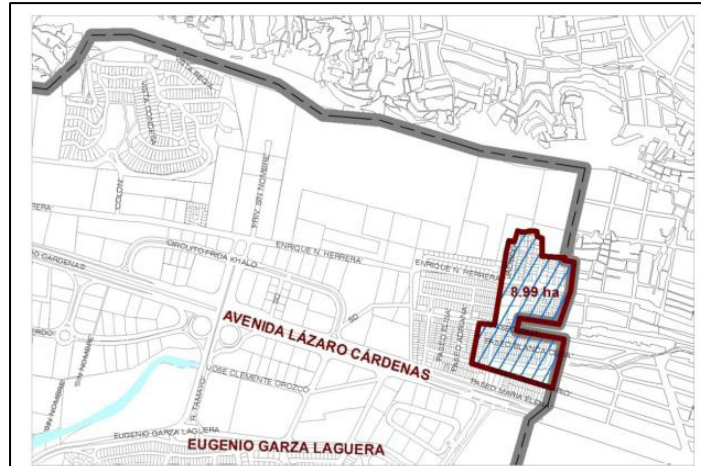


Imagen 10. Polígono de pobreza en la colonia "canteras". Fuente: IMPLAN, 2015.

## 2. Accesos

El acceso al fragmento urbano está limitado hacia el sur por la cadena montañosa de la sierra madre oriental, en el resto de los puntos cardinales, se vuelve completamente accesible por medio de avenidas importantes como la avenida Lázaro Cárdenas, que atraviesa el fragmento longitudinalmente, distribuyendo así, el tránsito principal de la zona, y conectando con el resto del área metropolitana por medio de otras avenidas como Venustiano Carranza (túnel loma larga), Gonzalitos, o Alfonso Reyes, las cuales forman parte del anillo vial metropolitano.



Av. Lázaro Cárdenas

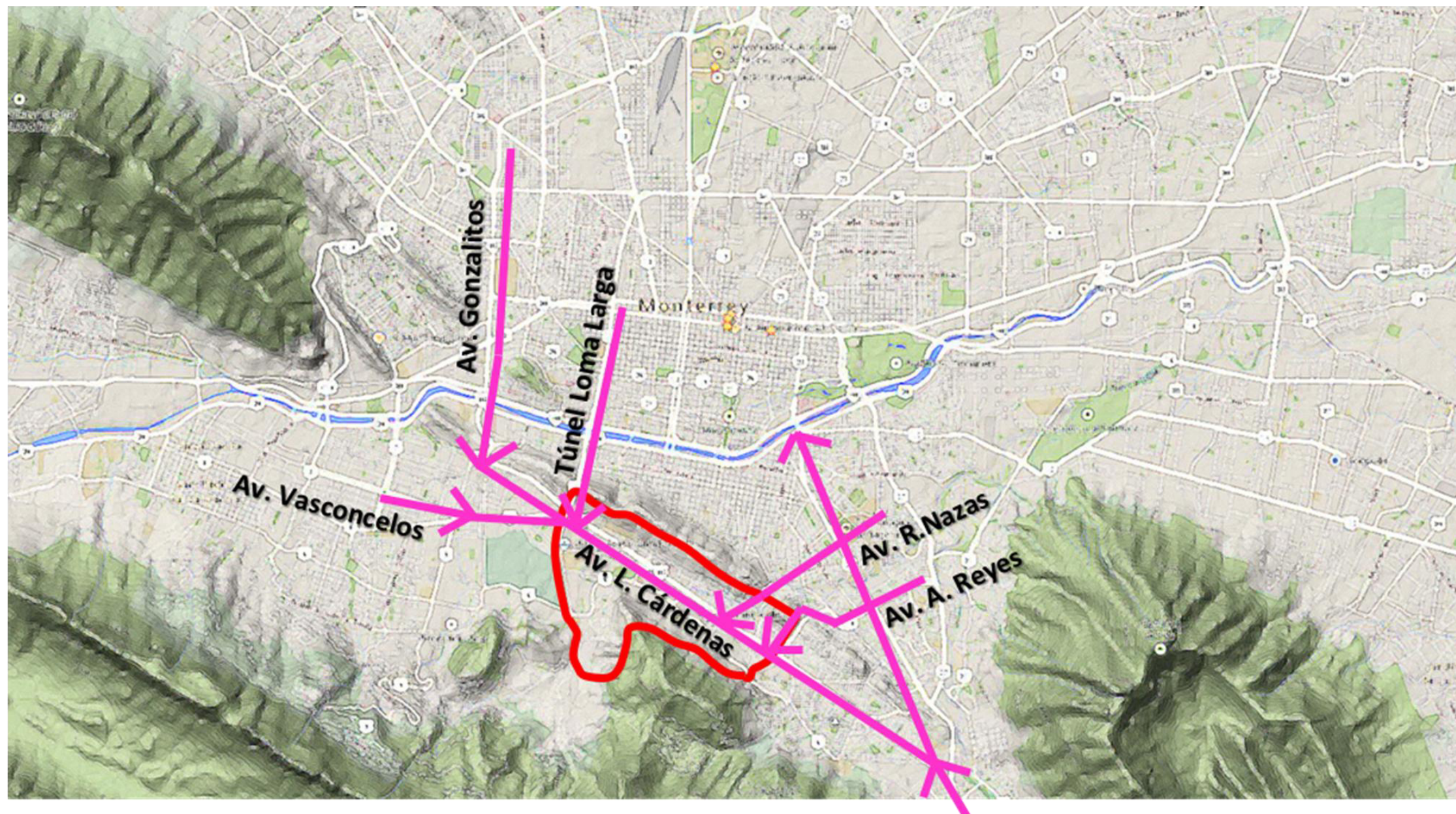


Av. Venustiano Carranza

Imágenes 11 y 12. Algunas vialidades de acceso al fragmento urbano. Fuente: Gómez, 2014.



## GRÁFICA 1. UBICACIÓN Y ACCESOS FRAGMENTO MONTERREY





### 3. Elementos urbanos (Geografía Natural y Artificial)

De acuerdo con Lynch (1998), entre las distintas imágenes mentales que los habitantes de una ciudad pueden tener, hay elementos en común que la mayoría entiende de la misma manera, los cuales generan una manera colectiva de entender la forma y estructura de la ciudad. Físicamente, dichos elementos se pueden clasificar en bordes, sendas, nodos, hitos y distritos. Pero, de acuerdo con Maldonado (2014), dicha categorización ya no es suficiente cuando se aplica a la metrópolis latinoamericana del siglo XXI, por lo que necesita actualizarse a la realidad contemporánea. Por lo anterior, se propone un listado de elementos urbanos divididos en: Geografía Natural y Geografía Artificial, la cual, a su vez, se divide en: Conectores, Objetos arquitectónicos, Distribuidores y Referencias. En el fragmento urbano analizado se pueden apreciar ejemplos de cada uno de estos elementos, unos de escala más de tipo barrial, y otros a escala urbana completamente. Debido a las características contrastantes del fragmento, sus elementos urbanos son igualmente contrastantes, pues algunas se hallan en las zonas planeadas y consolidadas, y otras forman parte de los asentamientos informales.

Como ejemplos de Geografía Natural se puede señalar los arroyos Seco y San Agustín, y el cerro del mirador, o el cerro de la loma larga junto con sus asentamientos tipo “favela”, que es percibido como un borde natural topográfico y como un borde social, ya que la mayoría de la gente no se adentra al interior de los asentamientos debido a la percepción de inseguridad que éstos transmiten.



Imágenes 13 y 14. Geografía Natural (loma larga y cerro del mirador). Fuente: Gómez, 2014.

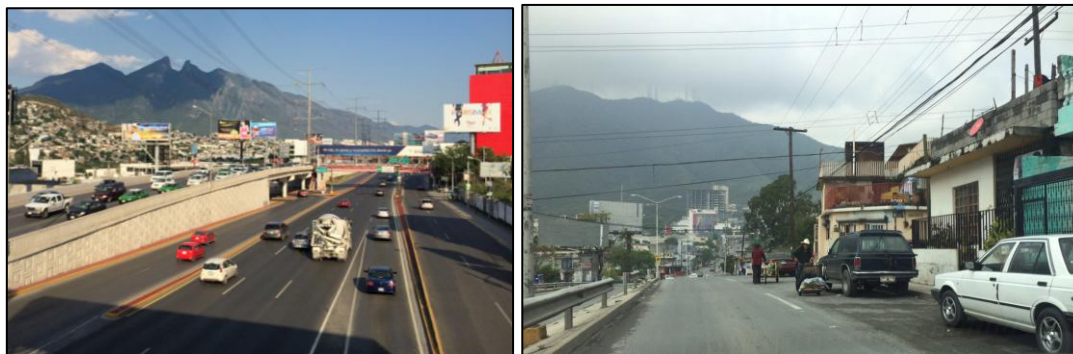


GRÁFICA 2. GEOGRAFÍA NATURAL FRAGMENTO MONTERREY





Dentro de la Geografía Artificial, los conectores que se observan son las vialidades o ejes importantes que ayudan a distribuir y movilizar a los habitantes a través del fragmento urbano. En este caso se podrían mencionar conectores de importancia metropolitana como la avenida Lázaro Cárdenas o la avenida Venustiano Carranza; o algunas de importancia más barrial como la avenida Río Nazas, que funciona como un eje para moverse a través de la loma larga, y a su vez, es el eje principal del comercio formal e informal de los asentamientos tipo “favela” del fragmento urbano.



Imágenes 15 y 16. Conectores (Av. Lázaro Cárdenas y Av. Río Nazas). Fuente: Gómez, 2014.

Es también importante mencionar el nodo/distribuidor principal del fragmento urbano, que es el que se crea alrededor del centro comercial llamado Plaza Fiesta San Agustín en la intersección de las avenidas Venustiano Carranza/Real San Agustín, Lázaro Cárdenas, Diego Rivera y Batallón de San Patricio. En dicho nodo se concentran diversos equipamientos de escala metropolitana como el centro comercial mencionado, el hospital Zambrano Helion, hoteles como el Camino Real, Safi Valle o Quinta Real, edificios de oficinas como Los Soles, la torre Avalanz y la torre Comercial América, el parque Rufino Tamayo, el Instituto Irlandés de Monterrey, entre otros. Otra característica importante de este nodo es que aquí se intersectan la mayoría de rutas de transporte público del fragmento, por lo que de acuerdo con algunos usuarios entrevistados, es en esta zona donde realizan transbordos a otras rutas para poder trasladarse hacia otras zonas de la ciudad como el centro, o la zona norte y poniente. Además del transporte urbano, en las inmediaciones de los centros comerciales existen también bases de taxis, que también es un modo de transporte muy utilizado por los usuarios del fragmento urbano.





Imagen 17. Nodo más importante del fragmento urbano. Fuente: Benavides, 2013.

Dentro de los objetos arquitectónicos y referencias más fácilmente reconocibles del fragmento urbano se pueden observar los que son producto del diseño y planeación urbana como los centros comerciales Plaza Fiesta San Agustín o Galerías Valle Oriente, el túnel de la loma larga, o las torres de alta tensión que corren a lo largo de la avenida Lázaro Cárdenas, pero también hay referencias producto de fenómenos socio-económicos como las famosas “casas abandonadas” del cerro de la campana, que son objetos arquitectónicos que cualquier persona familiarizada con la zona, puede identificar claramente. En la gráfica de objetos arquitectónicos se describe una lista más detallada de otros objetos arquitectónicos icónicos del fragmento como escuelas, hospitales, fraccionamientos, entre otros.

### GRÁFICA 3. GEOGRAFÍA ARTIFICIAL – CONECTORES Y REFERENCIAS FRAGMENTO MONTERREY



1. Túnel Loma Larga
2. Plaza Fiesta San Agustín
3. Parque Rufino Tamayo
4. EGADE/EGAP ITESM

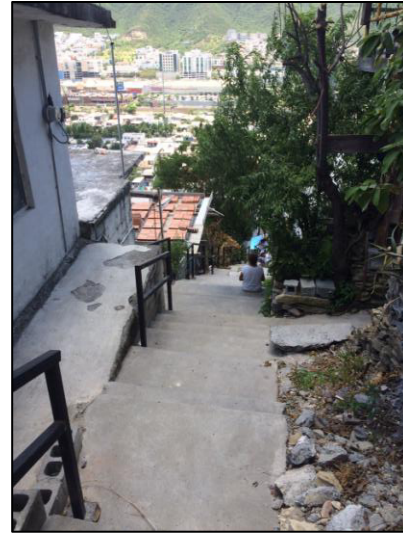
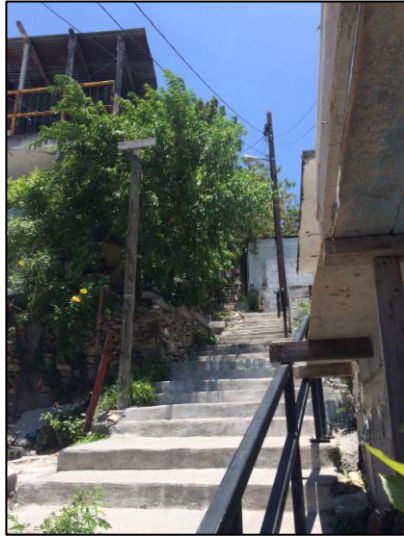
5. Cerro Loma Larga
6. Plaza Galerías Valle Oriente
7. Cerro del Mirador
8. Cerro de la Campana/casas abandonadas



#### 4. Flujos y movilidad

Como ya se mencionó anteriormente, el cerro de la loma larga es un borde transversal que delimita el fragmento. Lo anterior provoca que sobre todo los flujos entre el fragmento urbano (sur) y el centro de la ciudad (norte) se vean limitados. Así pues, los únicos ejes de flujo establecidos formalmente para trasladarse de un lado a otro del cerro son las avenidas Venustiano Carranza (túnel), Río Nazas, y Alfonso Reyes. Los flujos hacia y desde el centro de la ciudad son muy importantes porque el fragmento urbano debido a sus equipamientos y servicios, es un atractor de fuentes de empleo, por lo que la mayoría de las personas que trabajan en los centros comerciales, oficinas, hospitales, etc., acceden a la zona por medio de transporte público proveniente del centro, el cual a su vez, los conecta con sus municipios de origen (San Nicolás, Escobedo, Apodaca, Norponiente de Monterrey). *“Yo vivo en San nico y trabajo como intendente aquí en este edificio de Los Soles...”* asegura el señor Joaquín, entrevistado en una parada de camión cerca de Plaza Fiesta San Agustín, *“...para llegar acá tengo que agarrar un camión que me deja en la alameda y ya de ahí agarro el micro ese que viene pa’ acá, pa’ San Pedro...”*

En un nivel más específico, en los asentamientos informales tipo “favela” del fragmento ocurren también una serie de flujos muy particulares: Las personas que viven en las zonas altas del cerro, donde no llegan las rutas de transporte público ni los taxis, y donde tampoco existen calles pavimentadas, deben realizar viajes desde el cerro hacia las avenidas principales y viceversa. Dichos flujos se dan por veredas no pavimentadas y sinuosas, a veces, cuando la topografía es demasiado excesiva, los habitantes han creado una serie de escalinatas para poder subir y bajar. *“No hay de otra...”*, comenta Guadalupe, uno de los entrevistados, quien trabaja como jardinero en el Tecnológico de Monterrey, *“...uno ya está acostumbrado a que tenemos que bajar y subir el cerro todos los días. Los camiones no llegan hasta allá arriba”*.



Imágenes 18 y 19. Escaleras hacia las zonas altas del cerro. Fuente: Gómez, 2015.

Un caso muy particular en cuanto a los flujos de y hacia lo alto del cerro es el del “elevador” de la colonia Canteras: Fue un proyecto realizado por la alcaldía de San Pedro, el cual consistía en proveer de un sistema de elevador inclinado con capacidad para 6 pasajeros, para recorrer aproximadamente 85 metros lineales en la calle Prolongación Tamaulipas de dicha colonia. La finalidad de este proyecto inaugurado en el año 2006 era que los habitantes de la zona pudieran subir hasta sus viviendas en lo alto del cerro y poder evitar así, subir la empinada escalinata de aproximadamente 377 escalones existente.

En sus inicios, como proyecto fue muy bueno y funcionaba adecuadamente, beneficiando a los habitantes de la colonia, según reportajes periodísticos (Info7, 2008 y Santacruz, 2013) y habitantes de la colonia entrevistados, pero debido a fallas mecánicas, falta de mantenimiento y desinterés por parte de las siguientes administraciones municipales, el elevador se cerró a menos de un año de ser inaugurado, permaneciendo cerrado y olvidado aproximadamente 8 años, hasta que en los últimos meses, la actual administración municipal ha comenzado ciertas obras para mejorar la infraestructura y espacio público en esta ubicación, pero el elevador mencionado ha sido desmantelado, eliminándolo completamente del proyecto. *“Nombre, ya ni nos hacíamos ilusiones con ese elevador, la pobre gente se quedaba ahí atorada por horas hasta que vinieran del gobierno a sacarlos...no duró ni medio año funcionando”,* comenta la señora Rosa, ama de casa entrevistada en las inmediaciones de donde estaba el elevador, *“...a nosotros el gobierno siempre*

*no ha tenido bien olvidados...hasta apenas ahorita que andan aquí trabajando en estos nuevos escalones...”*

De acuerdo con el municipio de San Pedro, el proyecto de regeneración que se está llevando donde se ubicaba el elevador las canteras, consiste en remodelar la escalinata y proveer de arborización y espacios de convivencia, lo que se pudo constatar de igual manera al visitar la zona.



Imágenes 20 y 21. Elevador las canteras antes de ser removido del sitio. Fuente: Gómez, 2008.



Imagen 22. Estado actual del proyecto nuevo. Fuente: Gómez, 2015.

Así mismo, hablando también de flujos, es importante mencionar que en todos los sectores, además de los flujos físicos, se encuentran conectores contemporáneos que permiten una traza de flujos física y virtual como son las conexiones de internet.

Por otra parte, el concepto de movilidad urbana es un concepto que se ha desarrollado a partir del surgimiento de la preocupación por los problemas sociales y medioambientales evidenciados a partir de la difusión del concepto de desarrollo sustentable, el cual ha servido para analizar las consecuencias negativas que la sobre-utilización del vehículo particular ha causado en las ciudades. Así pues, las estrategias de movilidad urbana tienen que ver con políticas llevadas a cabo por los gobiernos o por alianzas público-privadas para impulsar la mayor utilización de transporte público, bicicletas, o infraestructura peatonal para que la gente se desplace al realizar sus actividades cotidianas, y disminuir así, el uso del automóvil.

Actualmente, en las ciudades de la periferia global como las latinoamericanas, la cuestión de la movilidad urbana es uno de los principales problemas que éstas enfrentan, debido al tamaño de sus ciudades, cantidad de población, y poco presupuesto para poder invertir en infraestructuras de transporte como las mencionadas anteriormente. Aun así, existen casos emblemáticos que han servido como ejemplos mundiales, como las estrategias llevadas a cabo en ciudades como Medellín, Colombia, Curitiba, Brasil o la Ciudad de México, pero no han sido suficientes.

Específicamente en Monterrey, la movilidad urbana es uno de los “dolores de cabeza” de la población y de las autoridades, ya que por su vocación industrial y su planeación urbana que durante décadas ha privilegiado el uso del automóvil, se han desencadenado problemas como contaminación atmosférica, accidentes de tránsito, saturación de sus vialidades, problemas físicos como estrés y obesidad en su población, entre otros. En cuanto a estrategias de movilidad en la ciudad, solamente se pueden mencionar la existencia de dos líneas de metro, y una línea de camiones del tipo BRT llamado ecovía, las cuales han sido últimamente muy criticadas por su falta de planeación y mal funcionamiento. Dichos sistemas de movilidad urbana se concentran en la parte norte y centro del área metropolitana, por lo que no tienen influencia en el sur de la ciudad, que es donde se localiza el fragmento urbano seleccionado en esta investigación.

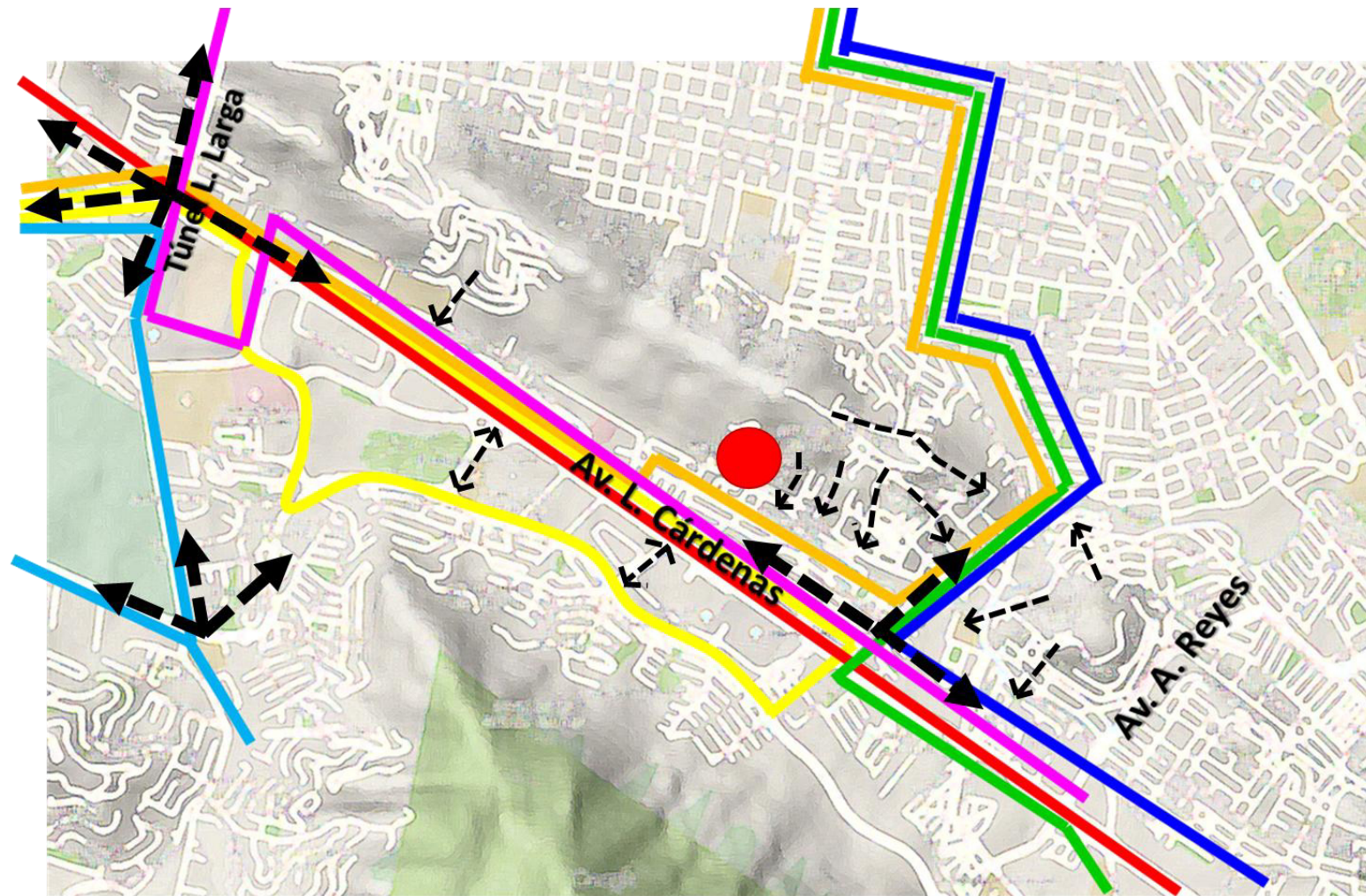
Por lo anterior, el fragmento urbano se encuentra muy limitado en opciones de movilidad. Las avenidas Lázaro Cárdenas y Venustiano Carranza (túnel) diariamente se ven saturadas en las horas pico debido que la mayoría de la gente que se mueve por el fragmento lo hace en automóvil particular. Los planes de desarrollo urbano municipales mencionan apartados de movilidad sustentable y de creación de espacios públicos y alternativas de transporte, pero la realidad es que, por lo menos en el fragmento analizado, las alternativas de movilidad son casi nulas. Bien se podría pensar que el sector informal o popular trabajaría en los servicios aledaños a la zona, pero es muy poco el porcentaje de ellos que así lo hacen, los demás tienen que cruzar la ciudad para llegar a sus trabajos, con los problemas de transporte, distancia y tiempo que ello conlleva.

Es evidente la importancia que tiene el automóvil como medio de transporte, no hay ciclovías, proyectos como el elevador de las canteras se han eliminado, de acuerdo con algunos habitantes de las partes altas del cerro, a veces tiene que tomar taxis simplemente para bajar a la avenida principal, y las rutas de camión, en cantidad son suficientes, pero lo que las limita es que no tienen versatilidad de conexión hacia distintas zonas de la ciudad. En la gráfica 4 se puede apreciar que de las rutas que pasan por el fragmento urbano, 3 circulan sobre la avenida Lázaro Cárdenas para conectar hacia el sur o hacia el poniente (505, 113 canteras y 203), 3 conectan hacia el centro de la ciudad circulando por la avenida Río Nazas y calles de la colonia independencia (113 canteras, 112 y 115), dos funcionan como pequeños circuitos para mover a las personas dentro de la zona sur del municipio de San Pedro (505 y 308), y una conecta el fragmento hacia el centro y norte de la ciudad circulando sobre la avenida Venustiano Carranza (113 valle oriente).

Según las personas entrevistadas en el fragmento urbano que utilizan el servicio público, consideran el servicio con calidad regular (en una escala de malo a excelente), así mismo consideran que las tarifas del transporte son caras y coinciden en que no cuentan con muchas alternativas para movilizarse dentro del fragmento o hacia otras partes de la ciudad de manera fácil y rápida, pues las rutas de transporte hacen mucho rodeo, y el hecho de que todas pasen por las mismas calles del centro hace que los recorridos sean más tardados.

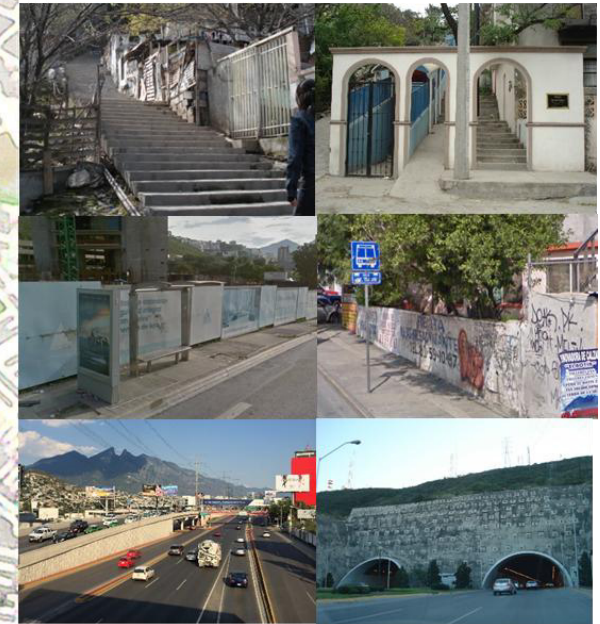


## GRÁFICA 4. GEOGRAFÍA ARTIFICIAL – FLUJOS Y MOVILIDAD FRAGMENTO MONTERREY



Rutas de transporte público:

Intramunicipales	Radiales
505	112
	113 canteras
Microbús	113 v.o.
308	115
Periféricas	
203	



Zona elevador "Canteras"



Nodos de distribución vehicular/transporte público hacia otras zonas de la ciudad



Flujos peatonales en los cerros y entre las avenidas principales



## 5. Seguridad

Como la mayoría de las ciudades postindustriales, debido a las reestructuraciones económicas globales y locales, en Monterrey se han generado, al igual que en cualquier otra metrópoli latinoamericana, incrementos en problemáticas urbanas, sociales y medioambientales como migración, desempleo, pobreza, vulnerabilidad social, fragmentación territorial, urbanización sin dotación de equipamiento, y por consecuencia, inseguridad, violencia, y particularmente, un incremento en la delincuencia organizada (Fitch y Chávez, 2011), más notoriamente a partir de los años 2009-2010 en que el gobierno federal decidió declarar la guerra a los cárteles del narcotráfico, suscitando así una ola de enfrentamientos, homicidios y terror en general, no solamente en Monterrey, sino en casi todas las ciudades de la región fronteriza con Estados Unidos.

Y es precisamente por el aumento en la delincuencia organizada y la inseguridad, (cuyo discurso tiene dos dimensiones: la objetiva, basada en sucesos reales, y la subjetiva, basada en la percepción colectiva, potencializada por los medios de comunicación), que la ciudad de Monterrey se ha vuelto una comunidad del miedo, donde los desarrolladores inmobiliarios han fomentado durante las últimas décadas el modelo de desarrollos habitacionales cerrados, vendiendo como un “plus” la dotación de seguridad habitacional, a partir de la construcción de muros y rejas que interrumpen la circulación pública, y el control restringido de acceso por medio de casetas de vigilancia, videocámaras, mallas electrificadas, entre otros elementos arquitectónicos.

De acuerdo con Amendola (2000), es dicha violencia existente y percibida, la que contribuye a explicar el crecimiento de las "ciudades blindadas", "burbujas" creadas por las personas no sólo en sus hogares, sino en la vida cotidiana en general. Sin embargo, como dice el autor, más que la violencia, el organizador clave de la llamada ciudad "postmoderna" es el miedo a la violencia, generando así, un elemento central en la constitución del nuevo panorama socio-espacial basado en la arquitectura del miedo (Ellin, 2003), que mezcla la violencia real con el imaginario social.

Lo anterior tiene manifestaciones completamente visibles en el fragmento urbano analizado, ya que precisamente por ser una zona donde los asentamientos formales y los informales coexisten compartiendo territorio, y por ser una zona con alto desarrollo urbano reciente, específicamente

enfocado a las clases media y alta, la arquitectura del miedo se puede observar en diversos ejemplos:



Imágenes 23 y 24. Fraccionamientos cerrados en el fragmento urbano Fuente: Gómez, 2015.

Después de identificar algunos fraccionamientos cerrados en el fragmento, se procedió a entrevistar a algunos residentes de ellos, ya que son la manifestación arquitectónica más evidente del imaginario del miedo, con la finalidad de conocer un poco más acerca de la percepción colectiva al respecto. Las entrevistas se realizaron respecto a los fraccionamientos cerrados en los que viven, así como respecto a la percepción sobre los barrios populares o informales cerca de sus fraccionamientos, y de la ciudad en general.

Los hallazgos resultan ser, que los habitantes de los fraccionamientos analizados perciben dichos lugares como una especie de oasis de protección y tranquilidad en los que las amas de casa o los hijos de las familias pueden desarrollar sus actividades de manera segura: *“Para mí, lo más importante es la seguridad de mis hijos, de mi familia...”* asegura la señora Julieta, *“...en este fraccionamiento puedo tener la tranquilidad de que mis hijos pueden jugar en el parque sin que les pase nada...”*.

En cuanto a los barrios informales aledaños, no se percibieron prejuicios de discriminación racial como tal, pero sí prejuicios clasistas, de “estatus”, en relación a que el vivir dentro de un fraccionamiento privado posiciona al habitante en un nivel social más alto y poderoso que los que no viven en esos lugares, y una estigmatización y rechazo/indiferencia hacia los habitantes de barrios populares o informales: *“...pues lo único que no me gusta de vivir aquí, son las colonias feitas que están aquí enseguida...si no estuvieran, la zona tendría más plusvalía...pero pues uno no*

*se mete a esas colonias...”, comentó la señora Martha. “...yo me acuerdo que cuando la cosa se puso muy fea hace algunos años, ni siquiera nos metíamos a Río Nazas, porque decían que te secuestraban o que te podía tocar una balacera...preferíamos rodear por Alfonso o por el túnel aunque nos tardáramos más...”*

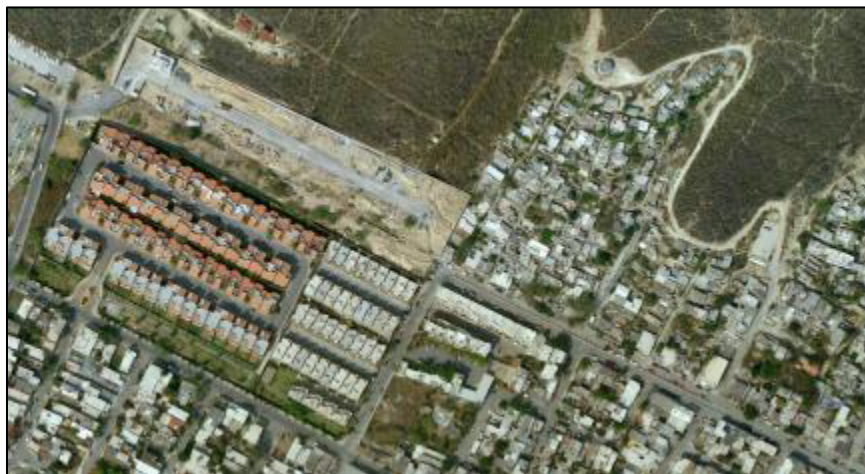


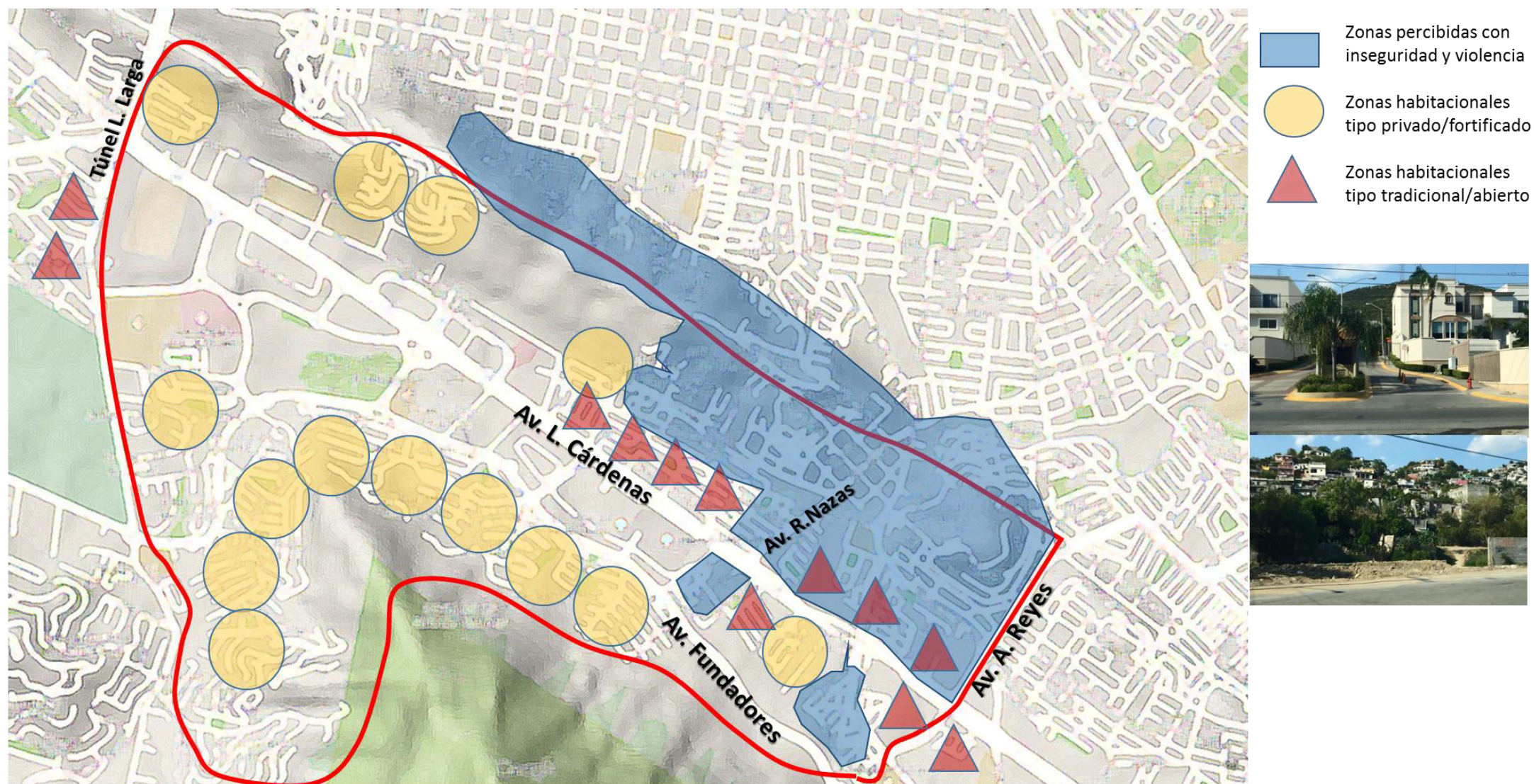
Imagen 25. Fraccionamiento cerrado al lado de asentamiento informal. Fuente: Google, 2015.

De acuerdo a lo anterior, se puede afirmar que el imaginario urbano del miedo en el fragmento urbano es latente: miedo a secuestros, miedo a los tiroteos entre el crimen organizado y las autoridades, miedo a los espacios públicos heterogéneos, miedo a transitar por ciertas vialidades o zonas de la ciudad, etc. Miedos algunos basados en fundamentos reales, pero muchos otros, basados solamente en la percepción de gente que nunca ha sido víctima de ningún tipo de violencia. Y sin lugar a dudas, un “capital del miedo” impulsado por el mercado inmobiliario y los medios de comunicación.

Así mismo, se pudo observar que el imaginario del miedo o la percepción de inseguridad en los asentamientos informales y populares está delimitado a partir de la accesibilidad a ciertas zonas, o a la infraestructura (las zonas más seguras son donde hay calles pavimentadas, donde pasa el camión, entre otras, y las zonas inseguras son las más inaccesibles, menos iluminadas, entre otras).



## GRÁFICA 5. GEOGRAFÍA ARTIFICIAL – SEGURIDAD FRAGMENTO MONTERREY





## GRÁFICA 6. GEOGRAFÍA ARTIFICIAL – OBJETOS ARQUITECTÓNICOS FRAGMENTO MONTERREY



1. Nodo San Agustín: Plaza Fiesta San Agustín, Hoteles Camino Real, Safi Valle, Quinta Real, torres de oficinas Avalanz, Seguros Comercial América. Restaurantes y servicios varios.
2. Instituto Irlandés de Monterrey
3. Hospital Zambrano Helion
4. PanAmerican School y Liceo de Monterrey
5. Parque Rufino Tamayo
6. EGADE/EGAP ITESM
7. Fraccionamientos cerrados "Privanzas"
8. Hospital CIMA
9. Centro comercial Galerías Valle Oriente
10. Escuela Primaria José Alvarado Santos
11. Escuela C.B.T.I.S. No. 99
12. Asentamientos informales tipo "favela"
13. Universidad Tec Milenio
14. Clínica IMSS No. 36





## 5.4 Santiago de Chile

La ciudad de Santiago, con más de 400 años de antigüedad, y con una población de más de 6.5 millones de habitantes, al igual que Monterrey, manifiesta sus primeros crecimientos y aumentos significativos en su población a raíz de los procesos de industrialización desarrollados a mediados del siglo XX, implementándose así, con gran influencia de los principios del urbanismo moderno, el Plan Intercomunal de Santiago, PRIS, en 1960 para organizar el crecimiento urbano de la ciudad.

Posteriormente, en 1979, con el régimen militar, se impuso una nueva concepción del crecimiento urbano con la aplicación de la Política Nacional de Desarrollo Urbano, PNDU, la cual consideraba que el mercado debía determinar los usos del suelo, eliminando así, los límites urbanos existentes, permitiendo la expansión de la ciudad hacia las zonas rurales y agrícolas aledañas, y descontrolando el progresivo crecimiento que había venido desarrollando el área metropolitana en los primeros tres cuartos de siglo XX. Fue hasta 1994, que se redacta el Plan Regulador Metropolitano, PRMS, con el objetivo de volver a establecer un “límite urbano”.

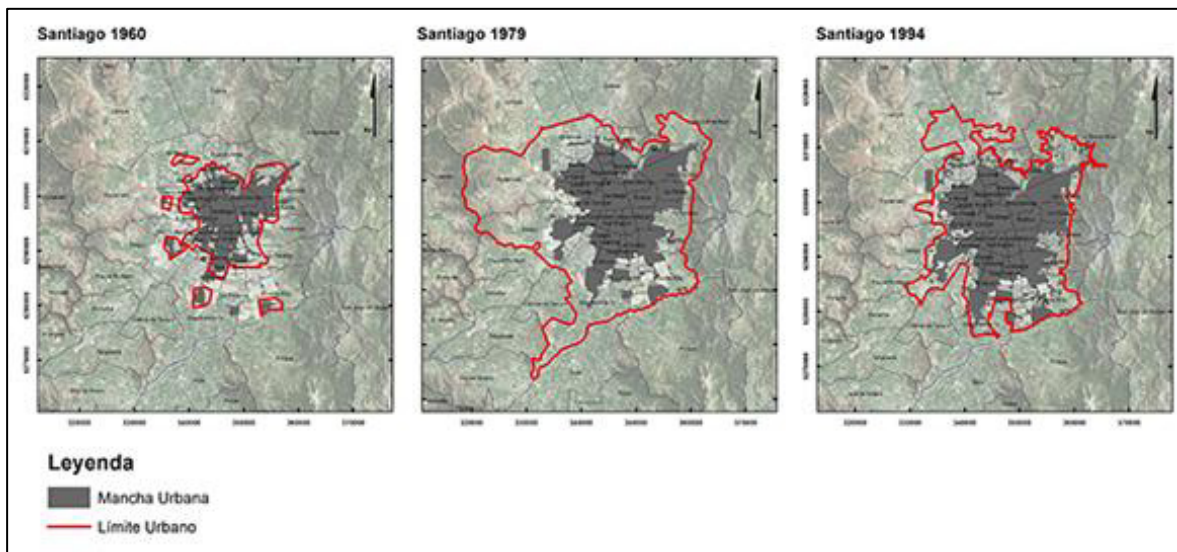


Imagen 26. Límites urbanos establecidos por el PRIS, el PNDU y el PRMS. Fuente: Del Río 2013

Uno de los parteaguas en el desarrollo urbano de la ciudad de Santiago, es el hecho de que a mediados de la década de los años setentas, buscó promover el crecimiento por la vía de la industrialización sustitutiva, siendo así uno de los primeros países en Latinoamérica en adoptar

como fundamentos para definir sus políticas públicas, los lineamientos teórico-ideológicos de la corriente conocida como neoliberalismo (Liberalización económica, rol central del mercado en la regulación de la vida económica, privatización de empresas públicas, Estado subsidiario, apertura externa amplia e indiscriminada, flexibilización salarial, etc.). En ese proceso, la economía chilena logró recuperar sus principales equilibrios macroeconómicos y comenzó una fase de sostenido crecimiento que se prolongó hasta finales de los años noventa. Y fue en este escenario de importantes modificaciones tanto en la organización productiva dominante, como en la base económica metropolitana, que comenzó a producirse una radical reestructuración del mercado de trabajo y una mayor dispersión territorial más allá de sus antiguos límites.

Las políticas neoliberales introdujeron importantes cambios en el mercado del suelo, en la velocidad del crecimiento expansivo y en la agudización de la segregación social del espacio urbano. Así mismo, con la implementación de dichas políticas, se modificó la estructura territorial y administrativa del Gran Santiago: De sus diecisiete comunas originales, se configuraron treinta y cuatro. Esta transformación administrativa impactó la estructura espacial socioeconómica al crear unidades territoriales social y geográficamente homogéneas, lo que significa que la pobreza y la riqueza en la ciudad, se distribuyan en comunas pobres y comunas ricas respectivamente.

Como consecuencia del crecimiento y desarrollo del Gran Santiago, tenemos hoy una ciudad netamente segregada, alcanzando una diferenciación de niveles exageradamente marcada, entre la realidad de unas comunas respecto de otras, lo que ha generado un desequilibrio en la totalidad del sistema urbano manifestado en una acelerada ocupación de áreas agrícolas aledañas, pérdida de población y subutilización de infraestructura y equipamiento existentes en las áreas centrales. Dichos desequilibrios alteran los flujos internos, transforman la capacidad del espacio y de las redes, provocan congestión, modifican la intensidad de uso de suelo urbano y la distribución de las actividades entre las comunas (CED, 1990).



Imagen 27. Comunas del Área Metropolitana de Santiago

De acuerdo con de Mattos (De Mattos, 2000), la ciudad de Santiago, desde las últimas décadas del siglo XX, se fue consolidando como el principal foco receptor de las funciones y actividades de Chile con el resto del mundo, siendo el lugar en donde se ubican las sedes corporativas y oficinas centrales de la enorme mayoría de las empresas transnacionales que operan en el país, así como donde tiene su sede el aparato burocrático del Estado, el cual está casi completamente centralizado en la ciudad. Así pues, por dicho proceso de transformación en su economía y expansión metropolitana, Santiago reafirmó su condición de principal nodo chileno de la red global de ciudades; pasando a cumplir, a su escala, un papel equivalente al de una ciudad global (Sassen, 1991), reforzando su condición de lugar privilegiado para la localización de las actividades más directamente vinculadas con la dinámica de la globalización, con todas las consecuencias que esto tiene en materia de eslabonamientos productivos y de generación de empleos.

Y como consecuencias del tipo socio-urbano, de Mattos señala que esta metrópoli “global”, manifiesta desde hace algunas décadas una incontrolable tendencia a la suburbanización en todas las direcciones posibles, una estructura polarizada y segregada, y una irrupción de nuevos artefactos urbanos que van reestructurando el espacio (centros comerciales, hoteles, edificios de oficinas y esparcimiento, y edificios y conjuntos residenciales protegidos y segregados), desbordando y desdibujando los límites urbanos, incorporando a la mancha urbana diversos centros urbanos aledaños, y articulando a otros como ciudades satélites y/o barrios dormitorio,



resultando así, en una región de estructura policéntrica y fronteras difusas, de configuración tipo archipiélago.

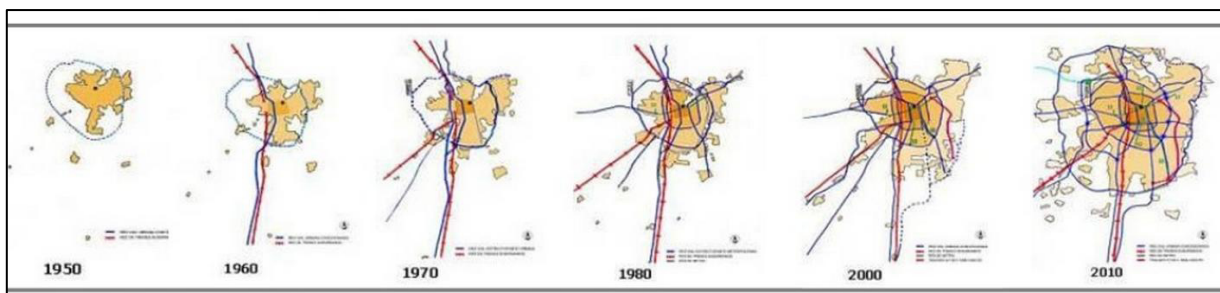


Imagen 28. Crecimiento de la mancha urbana de Santiago. Fuente: Del Río, 2013

Así mismo, también afirma que, a pesar de haberse logrado un significativo aumento del ingreso per cápita y una muy importante reducción de la pobreza, las desigualdades sociales continúan siendo muy grandes en este país, donde la fuerte polarización social continúa presente, lo cual repercute fuertemente en la estructura socio territorial y en los problemas que se presentan en el área metropolitana de Santiago. Dicho fenómeno de desigualdad y distribución segregada de la población, se agravó más a raíz de las erradicaciones llevadas a cabo por el gobierno militar, mediante las cuales se desplazaron grandes cantidades de gente de bajos ingresos para re-localizarlos en áreas de la periferia pobre de la ciudad.

La situación heredada de estos procesos fue enfrentada activamente por los gobiernos democráticos desde comienzos de la década de los años noventa mediante un conjunto de políticas sociales, entre las que adquirieron un lugar central los programas de vivienda social, muchas veces evaluados como los más exitosos de Latinoamérica, pero, la realidad es, que se ha comprobado que si bien el problema de dar techo a los más pobres se solucionó casi en su totalidad, la calidad de dicho techo no fue la mejor, resultando en un enorme stock de viviendas sociales inadecuadas en cuanto a calidad y dimensiones, así como con una escasa dotación de servicios y espacios públicos, lo cual está directamente relacionado con las desigualdades sociales existentes en el Área Metropolitana de Santiago (De Mattos, 2010).

En lo que concierne a diseño como a construcción, las viviendas mencionadas han sido edificadas en terrenos reducidos, en la periferia pobre de la ciudad, donde el precio de la tierra es más bajo y cuyas características son bastante similares a las de los terrenos invadidos en otros países: se localizan en la periferia urbana, alejados de cualquier centro de actividad, con suelos de mala calidad o con problemas como inundaciones, hundimientos, o en zonas de la ciudad poco atractivas por su cercanía a elementos urbanos molestos como basurales, pozos de áridos, plantas de tratamiento de aguas servidas, cementerios, etc. (De Mattos, 2000).

Así pues, sintéticamente se puede afirmar que la ciudad de Santiago es también, un buen ejemplo para analizar la ciudad latinoamericana debido a que presenta características sociales y urbanas de una ciudad global, pero al mismo tiempo tiene problemas de planificación urbana desordenada y descontrolada, así como fenómenos relacionados con la pobreza, segregación y desigualdades socio-territoriales que contrastan con sus buenos indicadores de calidad de vida.

Y continuando con la metodología de seleccionar un fragmento de la ciudad que funcione como una “biopsia” en la cual se manifiesten las condiciones de territorio de frontera de la ciudad latinoamericana, a continuación se procede a describir el fragmento de Santiago y su análisis respectivo:

### **1. Ubicación**

El fragmento urbano denominado “Santiago” se localiza al oriente de esta ciudad, entre las comunas de Peñalolén, Macul y La Florida, en un polígono delimitado al poniente por la avenida Vicuña Mackenna, al sur por la avenida Américo Vespucio y avenida Departamental, al oriente por la avenida Consistorial, y al norte por las avenidas Grecia y Rodrigo de Araya:



Imagen 29. Fragmento urbano “Monterrey”. Fuente: Google Maps y Gómez, 2014.

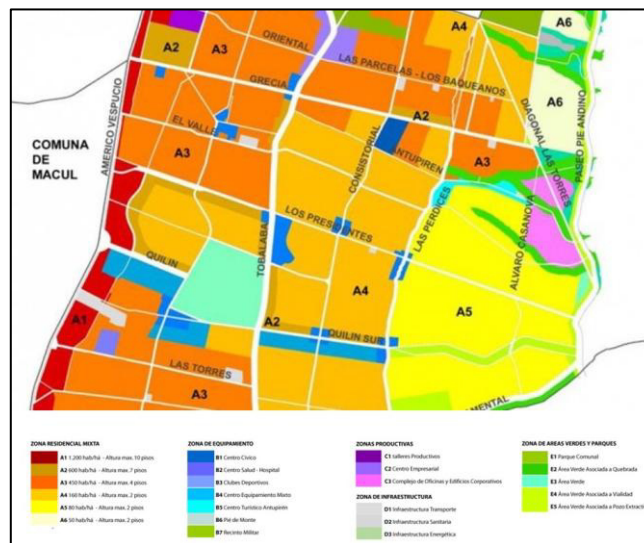
Esta zona del oriente de la ciudad, especialmente la de la comuna de Peñalolén, se ha venido caracterizando en los últimos años por manifestar altos contrastes sociales entre barrios populares e informales (toma de Peñalolén) y desarrollos residenciales privados de nivel alto, debido a la creciente urbanización que diversas empresas desarrolladoras han estado realizando en el área. Si bien, la zona de grandes edificios de oficinas y hoteles de lujo no se localiza en esta zona, sí se pueden encontrar otros “artefactos de la globalización” como grandes centros comerciales, edificios de entretenimiento, y los desarrollos residenciales mencionados.

Según Link (Link, 2010), el caso de la zona de Peñalolén es paradigmático social y urbanísticamente hablando, ya que alberga una gran diversidad de residentes en su territorio, pero de manera fragmentada. Es una zona de la ciudad donde se pueden apreciar las nuevas dinámicas de localización residencial asociadas a las transformaciones en el mercado de trabajo, y por lo mismo, se observan muestras de segregación y polarización social.



Imágenes 30 y 31. Contraste existente de vivienda en el fragmento urbano. Fuente: Gómez, 2014.

En cuanto a los instrumentos de planificación urbana de las distintas comunas que integran el fragmento analizado, a diferencia de Monterrey, cuyos planes de desarrollo sí contemplan una parte del fragmento como un nodo/distrito de importancia metropolitana, y así mismo, tienen delimitados polígonos de pobreza, en el caso del fragmento Santiago, se puede observar que los instrumentos de planificación utilizados (Plan Regulador Comunal), meramente tienen una zonificación básica de la comuna, dividiendo usos de suelo como residencial de varias densidades, industria, equipamiento, etc., y delineando una serie de normas y reglamentaciones a seguir:





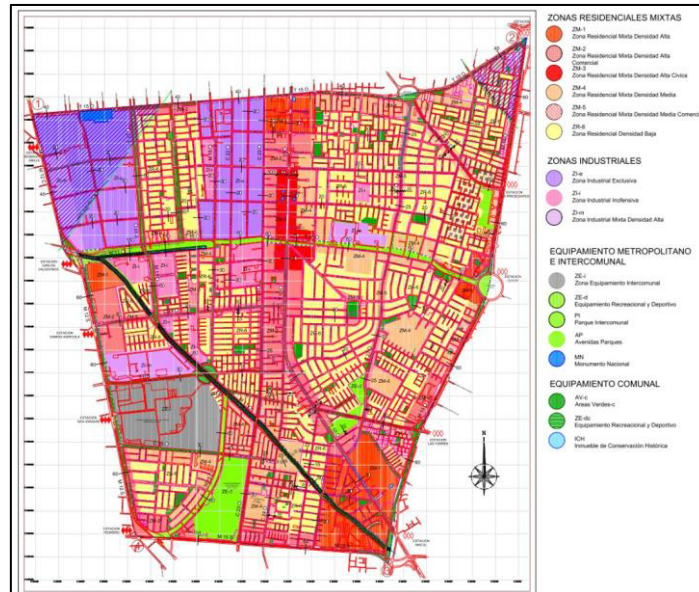


Imagen 32 y 33. Ejemplos de Planes Reguladores de las Comunas de Macul y Peñalolén. Fuente: Macul, 2015 y Peñalolén, 2015

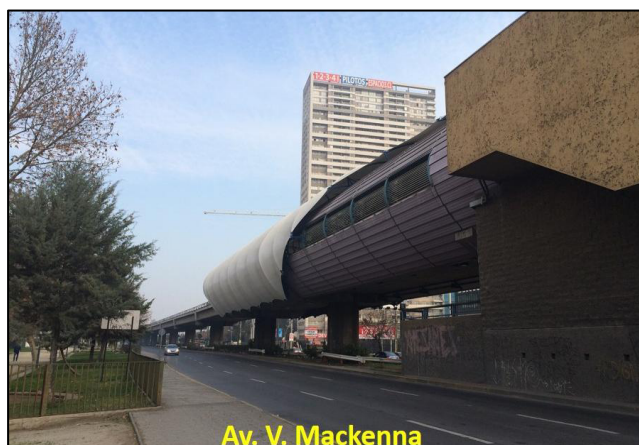
Sobra decir que este tipo de instrumentos de planificación urbana están muy distantes de tomar en cuenta en su ordenación y proyectos, otras partes de la realidad urbana del territorio, como los asentamientos informales, o el comercio de ese mismo tipo, como los mercados rodantes, entre otros, observados en la zona al realizar distintos recorridos, razón por la que la zonificación de usos de suelo está siendo duramente cuestionada en los últimos años.



Imágenes 34 y 35. Contraste existente de comercio formal e informal en el fragmento urbano. Fuente: Gómez, 2014.

## 2. Accesos

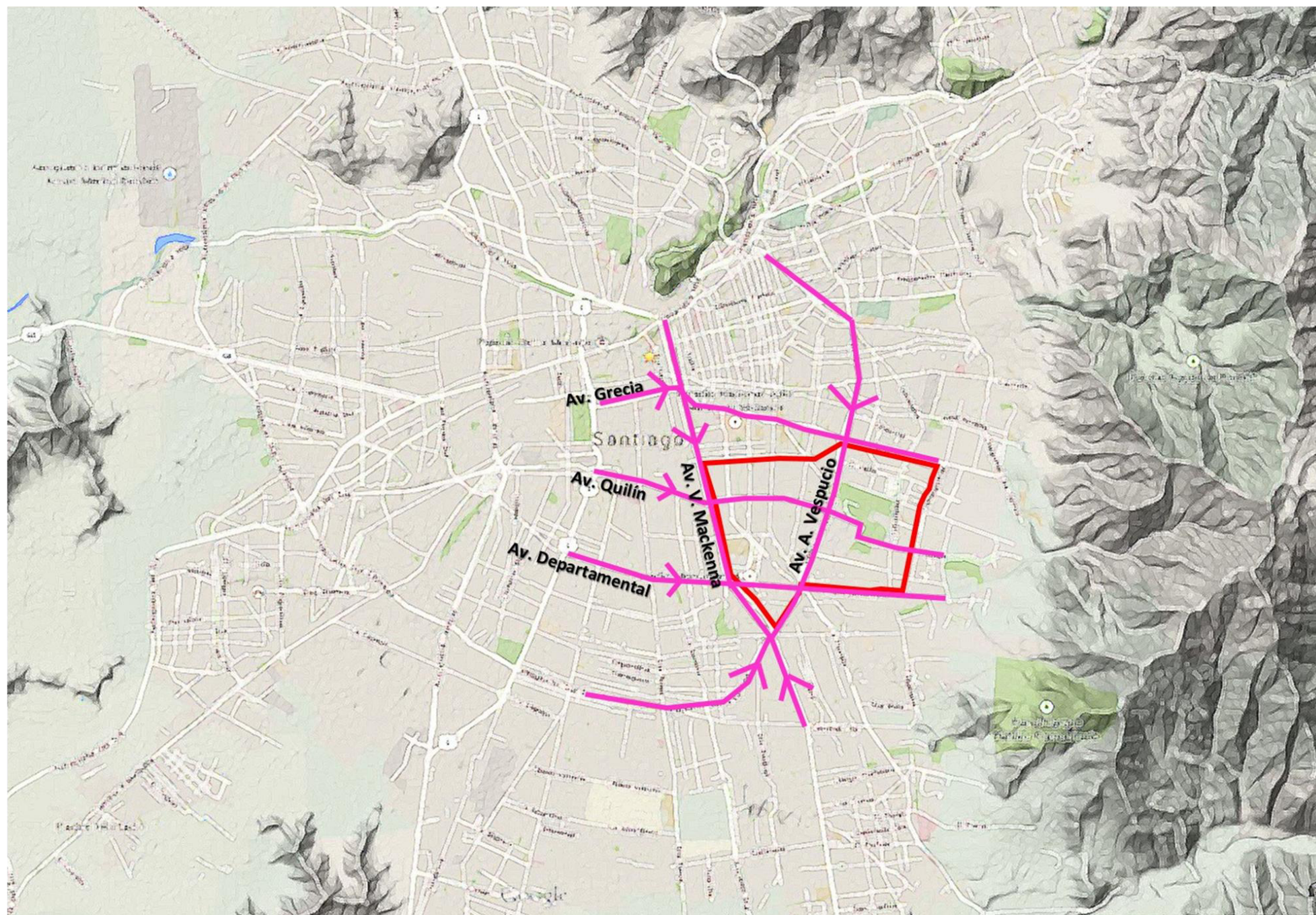
El acceso al fragmento urbano está completamente consolidado, debido a su estratégica localización y conexión con importantes vialidades que permiten trasladarse desde el resto de la ciudad hacia el fragmento, como las avenidas Vicuña Mackenna, que atraviesa la ciudad de Norte a Sur, o la avenida Américo Vespucio, la cual funciona como un circuito interior de alta velocidad que rodea la ciudad, además, por dichas avenidas, viajan las líneas 5 y 4 del metro, respectivamente:



Imágenes 36 y 37. Algunas vialidades de acceso al fragmento urbano. Fuente: Gómez, 2014.



## GRÁFICA 7. UBICACIÓN Y ACCESOS FRAGMENTO SANTIAGO





### 3. Elementos urbanos (Geografía Natural y Artificial)

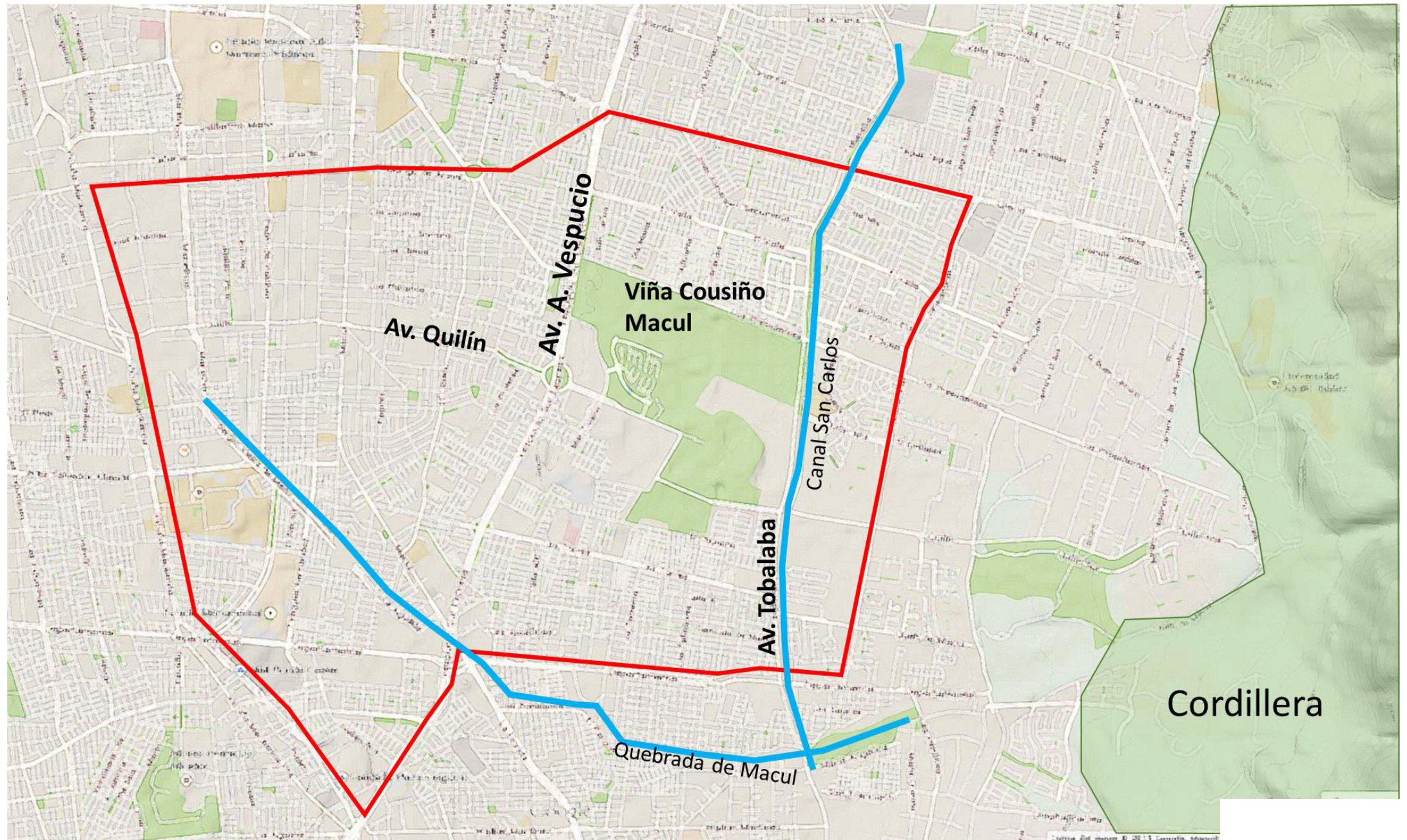
Como ejemplos de Geografía Natural se pueden señalar como elementos relevantes los arroyos Quebrada Macul y Canal San Carlos, los viñedos de la casa de vinos “Cousiño Macul” (no es un elemento natural, pero forma parte del paisaje de la zona), y la Cordillera de los Andes, que si bien no se encuentra dentro del fragmento, es una referencia visual que actúa como telón de fondo en la zona.



Imágenes 38 y 39. Geografía Natural (viña Cousiño Macul y Cordillera de los Andes). Fuente: Gómez, 2014.

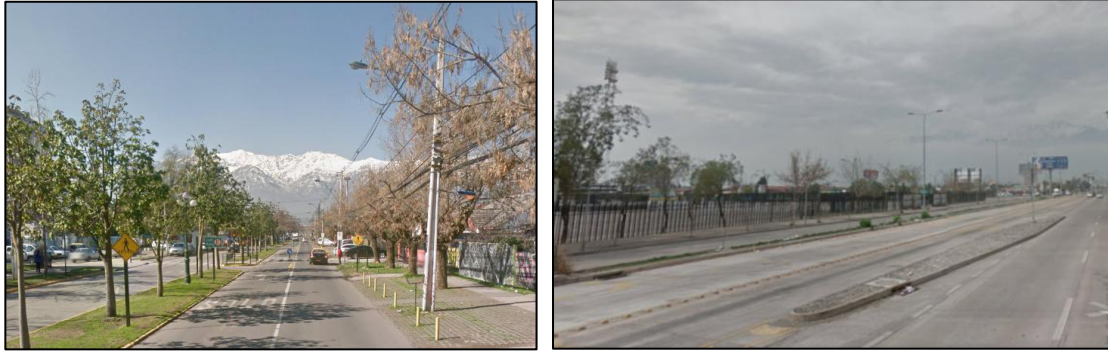


## GRÁFICA 8. GEOGRAFÍA NATURAL FRAGMENTO SANTIAGO





Dentro de la Geografía Artificial, los conectores que se observan son las vialidades de importancia metropolitana que se mencionaron previamente (Vicuña Mackenna y Américo Vespucio), y otras de menor jerarquía pero que contribuyen a la conexión del fragmento con el resto de la ciudad como las avenidas Grecia, Quilín y Departamental.



Imágenes 40 y 41. Conectores (Av. Quilín y Av. Departamental). Fuente: Gómez, 2014.

Como nodo/distribuidor principal del fragmento urbano, es importante señalar el que se crea en las intersecciones de las avenidas Vicuña Mackenna y Américo Vespucio, ya que al intersectarse ahí dos líneas del metro, es una zona de alto flujo y distribución de personas (es la segunda intersección más importante de la ciudad, después de la Plaza Italia). En cuanto a equipamientos urbanos, el nodo cuenta con dos centros comerciales importantes (Mall Plaza Vespucio y Mall Florida Center), el Centro Médico Vespucio, y oficinas gubernamentales de la municipalidad de la comuna de La Florida, entre otros.

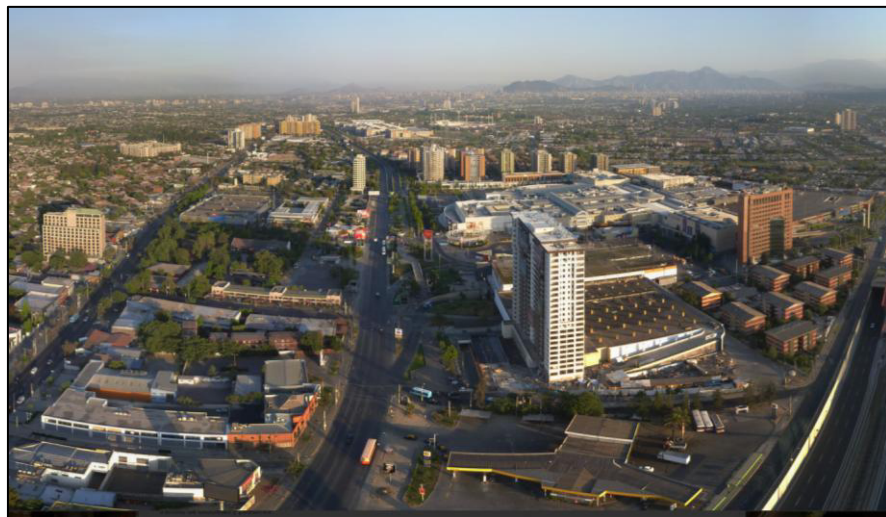
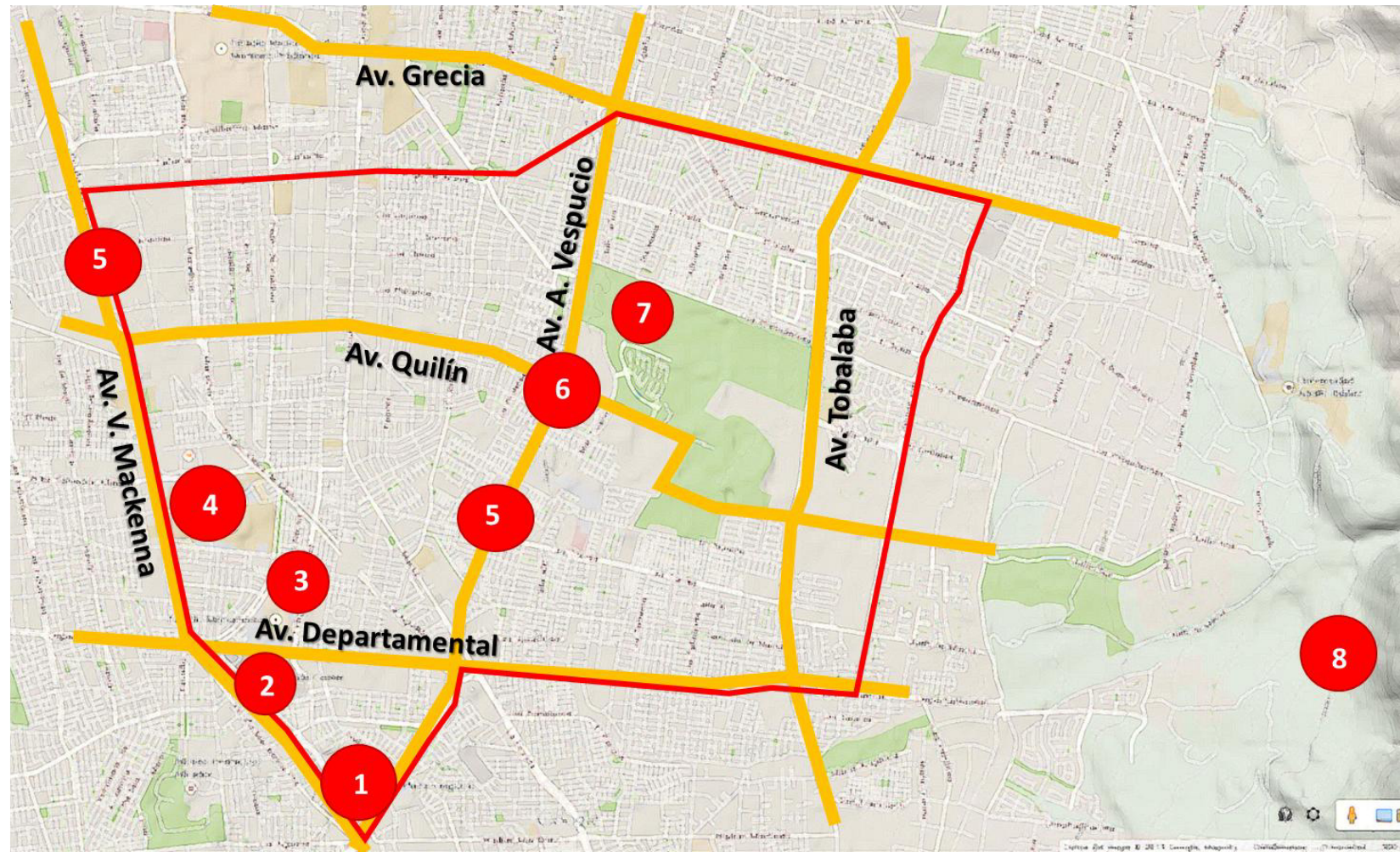


Imagen 42. Nodo más importante del fragmento urbano. Fuente: Construhub, 2015.

Dentro de los objetos arquitectónicos y referencias más fácilmente reconocibles del fragmento urbano se pueden observar los centros comerciales y equipamientos que ya se mencionaron previamente, así como otros objetos arquitectónicos de impacto metropolitano como el campus San Joaquín de la Pontificia Universidad Católica de Chile, o el campus del INACAP, otra de las universidades importantes del país, o el estadio Monumental, sede del equipo de fútbol Colo-Colo. Así mismo se pueden mencionar otras referencias urbanas como las estaciones de metro, especialmente las de la línea 5, ya que ésta línea es elevada, por lo que las estaciones se emplazan sobre la avenida Vicuña Mackenna, o la serie de torres de departamentos que se construyen a los alrededores de las estaciones de metro más importantes, así como una serie de colegios, clínicas y asentamientos de vivienda formal e informal que se describen en la gráfica de objetos arquitectónicos.



## GRÁFICA 9. GEOGRAFÍA ARTIFICIAL – CONECTORES Y REFERENCIAS FRAGMENTO SANTIAGO



1. Mall Plaza Vespucio
2. Mall Florida Center
3. Estadio Monumental
4. PUC Campus San Joaquín

5. Líneas 4 y 5 del metro
6. Rotonda Quilín
7. Viña Cousiño Macul
8. Cordillera

#### 4. Flujos y movilidad

A diferencia del fragmento urbano Monterrey, que se encuentra bordeado por los cerros que forman barreras geográficas limitando los flujos viales y peatonales, el fragmento de Santiago no tiene esas limitaciones, pues topográficamente es muy poco accidentado, casi plano, lo cual ha permitido un trazado de vialidades, ciclovías, rutas de transporte urbano y líneas de metro más integral y consolidado. Como ya se mencionó anteriormente, el nodo de la intersección de Vicuña Mackenna y Américo Vespucio es el segundo más importante de la ciudad, y por donde fluyen diariamente aproximadamente dos millones de personas, sobre todo por esas dos avenidas. La parte del fragmento urbano que se encuentra en la comuna de Peñalolén hacia la cordillera es la parte menos conectada con las distintas alternativas de transporte público, pues la urbanización que se está desarrollando en esa zona es de asentamientos residenciales del tipo privado, de niveles medio y alto, los cuales, como ya se sabe, son diseñados a manera de guetos desconectados entre sí y de la traza urbana tradicional, cuyo acceso se logra mediante automóvil y algunos recorridos peatonales, como afirma la señora Rosana, habitante de uno de esos condominios cerrados: *“Una desventaja de esta vivienda es que está lejos de mi lugar de trabajo...el tiempo de traslado es de unos 60 minutos...el barrio está conectado con la ciudad, solamente en auto, si quieres moverte en bus o metro, tienes que batallar más”*.

En cuestión de alternativas de movilidad urbana, la ciudad de Santiago desde el 2007 tiene implementado el sistema conocido como Transantiago, sistema de transporte público que surgió con la finalidad de hacer una restructuración y reordenamiento en la antigua red de recorridos, basándose en el uso de rutas alimentadoras y troncales, dividiendo la ciudad en zonas y los buses en distintos tamaños, rutas cortas, rutas exprés, así como la unión en conjunto con el sistema del metro. Con el paso de los años han sido más los beneficios que las fallas de dicho sistema, cuyo servicio se ha ido mejorando continuamente. La cobertura de la red de Transantiago es muy completa, estando diseñada para llegar a casi cualquier punto de la ciudad. En cuestión de cobertura y calidad del transporte relativamente no hay quejas por parte de los usuarios, las quejas más frecuentes son relacionadas con choferes que no se detienen en los paraderos o con la frecuencia del servicio.



La buena cobertura del sistema Transantiago se ha traducido en que la gente utilice el transporte público como alternativa al automóvil, sobre todo en las zonas aledañas a líneas de metro. Y adicionalmente a este sistema, en los últimos años, también ha habido un incremento en la utilización de bicicletas por parte de los ciudadanos como alternativa de movilidad, también gracias a una intención de creación de una red de ciclovías que permitan conectar algunos puntos de la ciudad. A pesar de que la red de ciclovías sólo tiene construida aproximadamente la mitad de kilómetros del proyecto original, y a que tiene algunas deficiencias en sus conexiones y señalización, en general funcionan bien, y son frecuentemente utilizadas. La señora Eli comenta: “Lo que más falta en Santiago son ciclovías buenas, porque hay unas muy ordinarias...en el barrio faltan más ciclovías de calidad, como corresponde, que no tengamos que pelearnos los peatones con los automovilistas...”. Algo que es importante hacer notar es que hay algunas ciclovías que fueron construidas en barrios populares, lo cual habla acerca de una intención de desarrollar esfuerzos contra la segregación y exclusión de dichos sectores.



Imágenes 43 y 44. Ejemplos de paraderos del sistema Transantiago. Fuente: Gómez, 2014

Según las personas entrevistadas en el fragmento urbano que utilizan el servicio público, consideran el servicio de buena calidad y con muy buena cobertura y conexión con el resto de la ciudad, los comentarios negativos son acerca de la frecuencia, que baja sobre todo en las noches y se tiene que esperar más tiempo para que pase un camión, o acerca de la comodidad de viajar en transporte en comparación con viajar en automóvil.

## GRÁFICA 10. GEOGRAFÍA ARTIFICIAL – FLUJOS Y MOVILIDAD FRAGMENTO SANTIAGO

Rutas de transporte público:

### Rutas Metbus

505 511  
506 515  
507 516  
508 519  
510

### Rutas Express

D01 D07 D13 420  
D02 D08 D14 425  
D03 D09 D17 429  
D04 D10 D18  
D05 D11 D20  
D06 D12 418

### Rutas Vule

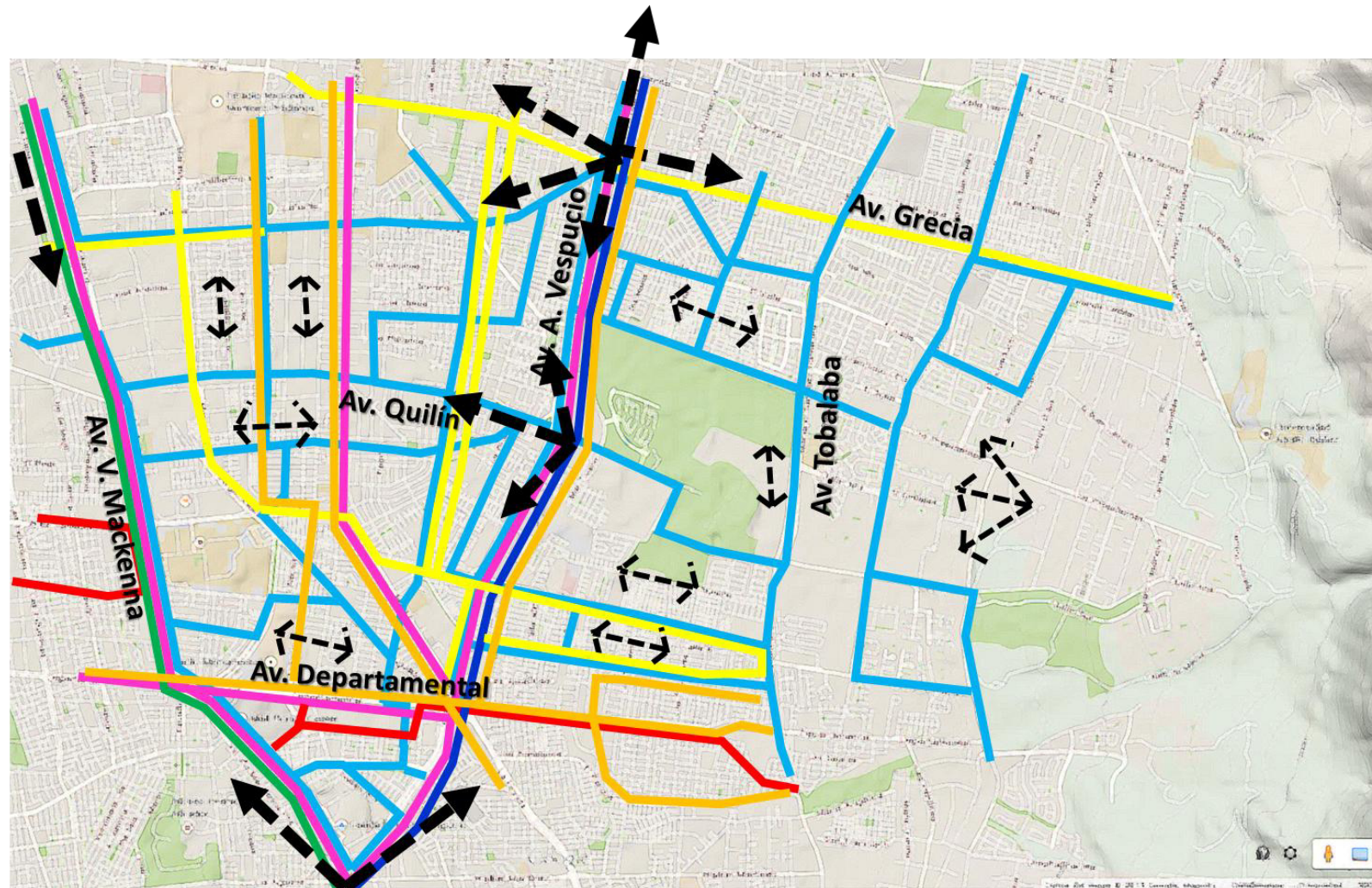
H01 E04  
H02 E05  
H05 E15  
H09 E17

### Rutas Alsacia

102 107  
103 108  
104 114  
106 117

### Rutas Metro

Línea 4 metro  
I



- Nodos de distribución vehicular/transporte público hacia otras zonas de la ciudad  
 Flujos peatonales en los cerros y entre las avenidas principales



## 5. Seguridad

De igual manera que en el fragmento de Monterrey, en el fragmento de Santiago, junto con la observación y recorridos, se realizaron algunas entrevistas a habitantes de distintos sectores habitacionales como fraccionamientos privados, barrios tradicionales y asentamientos informales, para obtener información acerca de la percepción e imaginarios que tienen con respecto a su entorno en cuestión de inseguridad.

Si bien, la ciudad de Santiago no ha alcanzado los índices de inseguridad de la ciudad de Monterrey, específicamente en lo relacionado al narcotráfico (balaceras entre cárteles y autoridades, secuestros, cobros de derecho de piso a negocios, etc.), en la investigación realizada, se ha encontrado que las manifestaciones urbano-arquitectónicas son iguales entre las dos ciudades, ya que los habitantes perciben los fraccionamientos cerrados como zonas seguras, debido a que tienen en su imaginario una sensación de inseguridad y miedo, tal vez no un miedo a secuestros y balaceras, pero sí un miedo a pandilleros, gente alcoholizada y drogada en la vía pública, asaltos a mano armada y robo de autos, por ejemplo, la señora Rosana, residente de uno de estos fraccionamientos comenta al respecto: *“Es que aquí es súper seguro, po, te fijaste que tenemos bicicletas afuera...es como que vivimos fuera de Santiago realmente, porque en general Santiago es súper inseguro en general...antes la gente que se iba a las parcelas eran felices, pero ahora, asaltan en las parcelas po, porque son automóviles muy nuevos...”*



Imágenes 45 y 46.Exterior e interior de fraccionamiento privado. Fuente: Gómez, 2014



Otra característica similar que se encontró entre los entrevistados, es la estigmatización de barrios populares o informales como focos de concentración de delincuentes y narcomenudeo por parte de habitantes de asentamientos “formales” o “planeados”: *“Cerca de aquí hay dos barrios no muy buenos. Nadie quiere entrar para allá. Nunca he visto nada, pero es nomás la sensación y lo que alguna vez he visto en las noticias...sé que la gente mala no es la mayoría, es lo típico de estas poblaciones, que uno estigmatiza como zonas peligrosas, no es la mayoría, es un grupo, y están repartidos en la población...la mayoría es gente trabajadora, que se esfuerza, jubilada, lo que sea, que viven ahí por tradición, y el grupo que es narcotraficantes o delincuentes son muy pocos, pero está la sensación de inseguridad y el temor que ellos generan, que terminan estigmatizados todos”*, comenta la señora Elizabeth.

Como contraste, al entrevistar a habitantes de un asentamiento popular alledaño a algunos fraccionamientos privados acerca de su percepción sobre sus vecinos, se encuentra que ellos perciben el rechazo y estigmatización por parte de éstos, y que también buscan producir manifestaciones de auto-segregación, por ejemplo, la señora Sandra afirma que en su asentamiento quieren levantar un muro alrededor, porque algunos asaltantes (que no viven ahí), van y se esconden porque saben que ahí no los buscarán: *“...No me interesan los vecinos, igual nos odian porque les baja la plusvalía con nuestra presencia...los asaltantes cacharon que acá hay mucho pasaje y se arrancan para acá...y los vecinos piensan que son gente de aquí, pero no...”*



Imágenes 47 y 48. Asentamiento popular (casas “chubi”) junto a fraccionamientos privados. Fuente: Gómez, 2014 y Google, 2015.

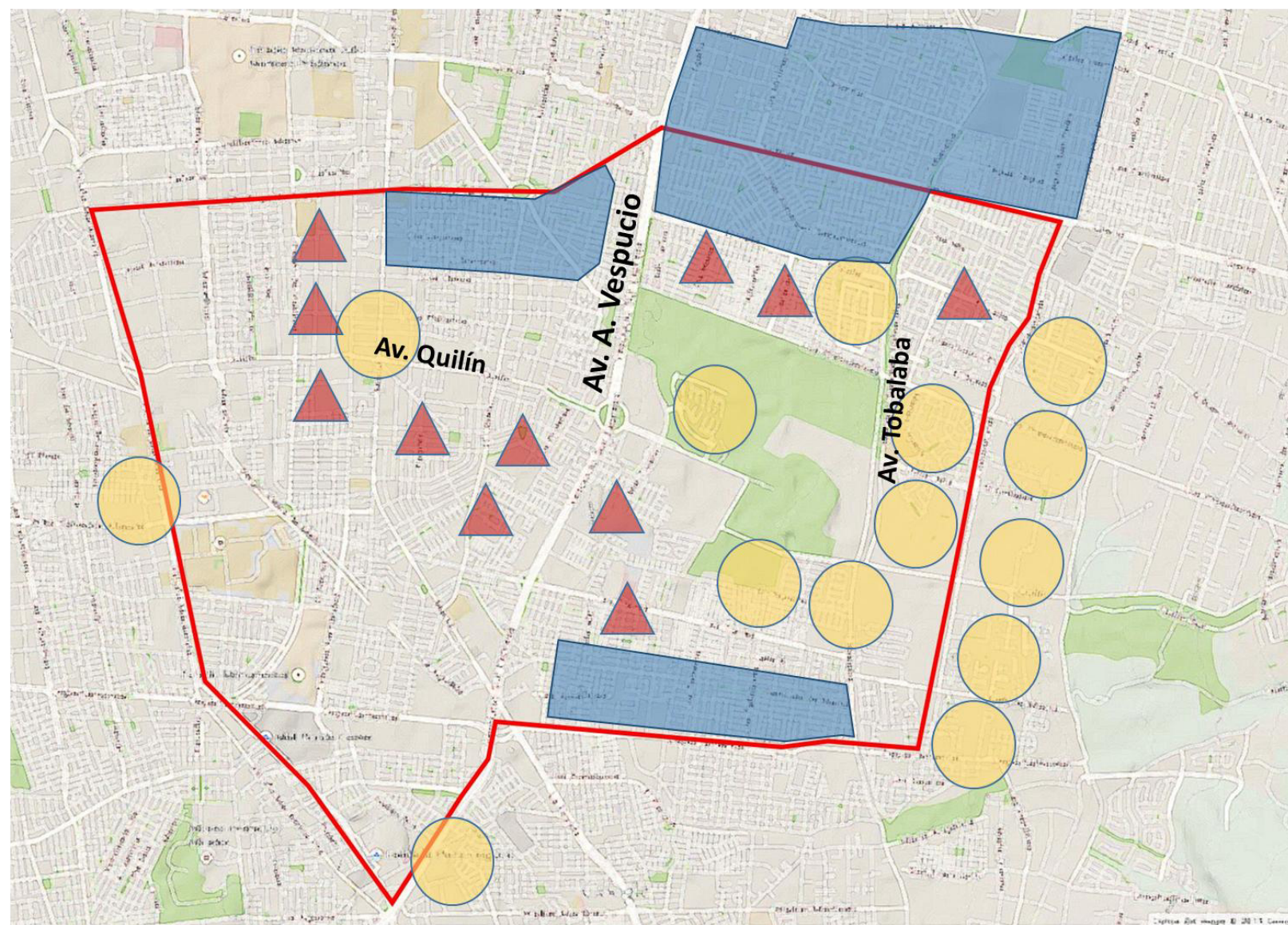
Algo muy interesante también relacionado con la seguridad en los asentamientos informales del fragmento de Santiago, es encontrar, que aunque estos lugares se perciben desde “afuera” como inseguros, caóticos y sin ley, también se rigen por una serie de reglas y acuerdos entre sus habitantes: De acuerdo con la señora Sandra, en la toma de Peñalolén había ciertas reglas, como por ejemplo que ya nadie podía entrar al asentamiento después de las 2 de la mañana, tampoco se le permitía la entrada a nadie que llegara borracho, o también existían reglas que prohibían la violencia familiar, ya que al marido que golpear a su mujer era expulsado del lugar, entre otras.






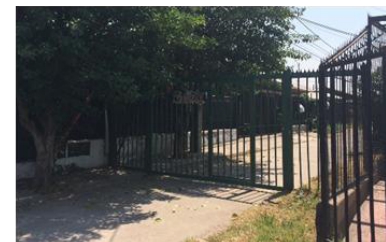
Imagen 49. Manifestación de auto-segregación en asentamiento popular. Fuente: Gómez, 2014



## GRÁFICA 11. GEOGRAFÍA ARTIFICIAL – SEGURIDAD FRAGMENTO SANTIAGO

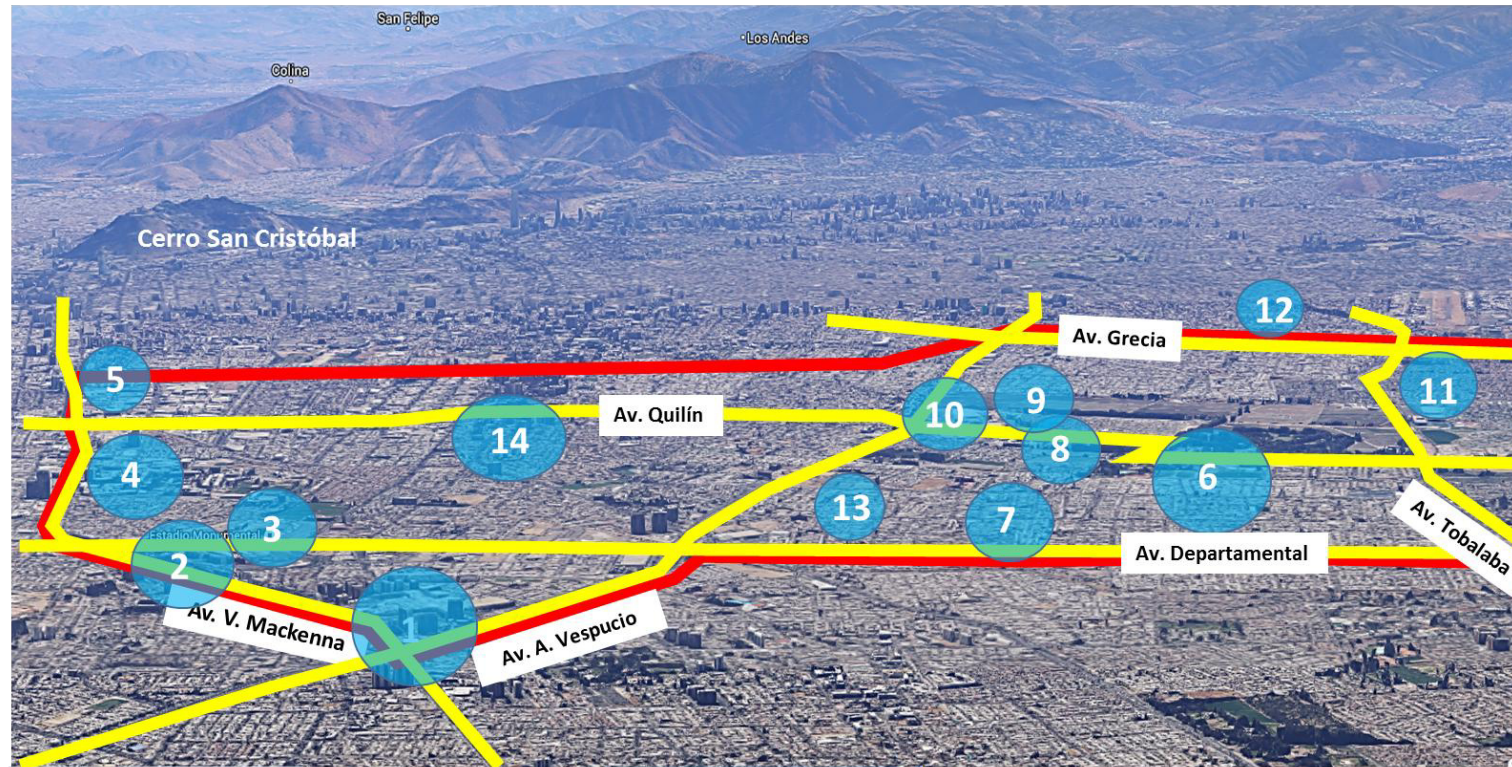


-  Zonas percibidas con inseguridad y violencia
-  Zonas habitacionales tipo privado/fortificado
-  Zonas habitacionales tipo tradicional/abierto





## GRÁFICA 12. GEOGRAFÍA ARTIFICIAL – OBJETOS ARQUITECTÓNICOS FRAGMENTO SANTIAGO



1. Nodo Vespucio: Mall Plaza Vespucio, Ayuntamiento de La Florida, Centro Médico Vespucio.
2. Mall Florida Center
3. Estadio Monumental
4. PUC Campus San Joaquín
5. Inacap
6. Fraccionamientos cerrados "Parque Cousiño Macul"
7. Colegio Jorge Prieto
8. Colegio Pedro de Valdivia
9. Hospital Universidad de Chile
10. Mall Paseo Quilín. Metro Quilín
11. Casas Chubi
12. Asentamientos informales "Toma de Peñalolén"
13. Metro elevado (línea 5)
14. Hospital Dr. Luis Tisne
15. Viviendas verticales



## 5.5 Características de la espacialidad latinoamericana

El análisis de los dos fragmentos urbanos seleccionados, y las características y manifestaciones urbano-arquitectónicas ahí encontradas, refuerza lo planteado en la introducción del presente capítulo respecto a que la globalización económica, las políticas de liberación inapropiadas y los esquemas de privatización carentes de regulación, entre otros, están provocando re-configuraciones sociales y urbanas en las ciudades latinoamericanas, incrementando los contrastes entre “primer mundo” y “tercer mundo”, entre lo “formal” y lo “informal” que coexisten, se contraponen y se mezclan simultáneamente. Y como se puede observar en los análisis realizados, estos contrastes se traducen en injusticias espaciales, en algunos casos, relacionadas con la seguridad, con la accesibilidad y el transporte, con la exclusión y segregación social, pobreza e informalidad, entre otras. Es por ello que, como se ha venido afirmando, la sustentabilidad urbana específicamente en las ciudades de la periferia global, tiene que luchar por acortar la distancia entre estas injusticias mediante diferentes estrategias.

Ahora bien, como se mencionó en la sección de la metodología, a raíz de analizar los escenarios de comportamientos y las prácticas culturales de un fragmento urbano, Márquez (2014) engloba esa información en lo que les llama “hábitats configurativos”, que son una representación integral de todo lo analizado. Así pues, para efectos de esta investigación, a raíz de toda la información generada en el análisis de Monterrey y Santiago, y de las manifestaciones urbano-arquitectónicas encontradas, se proponen un conjunto de hábitats configurativos representativos, los cuales sirven para dividir el fragmento urbano en tipologías más específicas para un análisis más detallado, lo cual permitirá después, esbozar una serie de características urbanas que servirán de ayuda para contextualizar el concepto de sustentabilidad urbana (ver capítulo 4) a la ciudad latinoamericana.

Hay que recordar que este proceso de contextualización de la sustentabilidad urbana a la espacialidad latinoamericana es el camino que se propone como el más prioritario para avanzar hacia el pensamiento metaurbano, es decir, la relocalización y actualización de las perspectivas mediante las cuales analizamos y planificamos la ciudad contemporánea.

Finalmente, no se debe perder de vista que estos hábitats configurativos forman parte de una escala mayor, y que no son los únicos; sin embargo, se consideró que serían los más representativos para los propósitos de esta investigación:

1. El hábitat incómodo: Son los asentamientos informales, o formales de clase baja, zonas marginales, con estatus de ilegalidad, como la “toma de Peñalolén” en Santiago, o barrios como “Las Canteras” y “Cerro de la Campana” en Monterrey. Son zonas con altos índices de pobreza, desempleo, crimen y exclusión socio-espacial. Es la ciudad olvidada, la ciudad inexistente para la planeación y las políticas públicas tradicionales, y que tal vez en sus inicios estuvieron localizadas en la “periferia geográfica” de la ciudad, pero actualmente se encuentran rodeadas de urbanización y asentamientos “planificados” de niveles medio y alto. Los índices más altos de crimen, violencia y problemas relacionados con drogas suelen localizarse en estas zonas, por lo que son estigmatizadas como zonas a evitar.

2. El hábitat del miedo: Son los asentamientos (horizontales y verticales) planificados bajo el capital del miedo y la paranoia, es decir, con elementos urbano-arquitectónicos que buscan la protección y auto-segregación de su contexto exterior inmediato, como altos muros y bardas perimetrales, casetas de acceso con guardias y cámaras de vigilancia, mallas electrificadas, entre otros dispositivos de seguridad. Dicha cultura del miedo no sólo se observa en desarrollos de reciente creación, sino también en asentamientos más antiguos, que siguiendo la tendencia, modifican su estructura existente, cerrando calles con rejas o mediante la construcción de los elementos mencionados.

3. El hábitat formal-tradicional: Son los asentamientos un poco más antiguos en la zona, cuya traza urbana y diseño arquitectónico no presentan características del hábitat del miedo como cierre de calles, auto-segregación por medio de muros, y demás dispositivos. Son asentamientos de clase media por lo general, con calles y espacios públicos abiertos, consolidados e interconectados con el resto de la traza urbana (planeación urbana del siglo XX), en localizaciones relativamente céntricas o accesibles dentro de la ciudad.



4. El hábitat de la ciudad global: Son los elementos urbano-arquitectónicos que funcionan como “parques de diversiones” urbanos para el turista y el ciudadano global postmoderno que también vive en la ciudad latinoamericana. Es el hábitat que tiene al centro comercial (mall) como sustituto del espacio público tradicional, el cual funciona como nodo y detonante de la urbanización de su contexto inmediato. Es la urbanización basada en plazas comerciales de distintos tamaños, hoteles, museos, grandes complejos de oficinas y servicios diseñados con estilos vanguardistas y de “primer mundo”.



## GRÁFICA 13. HABITAT CONFIGURATIVO “INCÓMODO”

MONTERREY



SANTIAGO





## GRÁFICA 14. HABITAT CONFIGURATIVO “DEL MIEDO”

MONTERREY



SANTIAGO





## GRÁFICA 15. HABITAT CONFIGURATIVO "FORMAL-TRADICIONAL"

MONTERREY



SANTIAGO





## GRÁFICA 16. HABITAT CONFIGURATIVO “CIUDAD GLOBAL”

MONTERREY



SANTIAGO



Finalmente, el análisis más detallado de los cuatro hábitats configurativos obtenidos en los casos de estudio, por medio de recorridos, observación directa, y una serie de entrevistas a habitantes de éstos, permitieron obtener información más precisa respecto a algunos procesos de la vida cotidiana que llevan a cabo esos ciudadanos, y a partir de ellos, se genera una serie de características específicas de la espacialidad latinoamericana, las cuales se enlistan a continuación:

### **Características de la espacialidad latinoamericana**

- Informalidad/pobreza urbana
- Espacialidad de “frontera”: contraste primer mundo/tercer mundo
- Hiper-hibridación
- Manifestaciones urbano-arquitectónicas de exclusión y segregación espacial entre lo “planeado” y lo “no planeado” en cuanto a vivienda y espacio público, principalmente
- Vulnerabilidad urbana ante desastres naturales
- Debilidad del Estado en las decisiones respecto a la planeación urbana, frente a las fuerzas del mercado inmobiliario
- Violencia, inseguridad y guerra contra el narcotráfico
- Corrupción y falta de transparencia en todos los niveles de gobierno
- Imaginario urbano del miedo e inseguridad muy marcados en todos los sectores de la población
- Sistemas de transporte y movilidad urbana deficiente o inexistente
- Poca o nula regulación en cuestiones de impacto ambiental (manejo del agua, energía, áreas verdes, contaminación atmosférica, etc.)

La información obtenida sirve para comprobar que la ciudad latinoamericana es un territorio de “frontera”, en donde se combinan elementos urbano-arquitectónicos producto del capitalismo y la globalización, junto con elementos también cada vez más presentes, como los asentamientos informales y periferias urbanas.

Todo lo anterior contribuye a formar una imagen de la ciudad latinoamericana contemporánea como una ciudad de contrastes entre realidades distintas, pero simultáneas, que no es ni de primer, ni de tercer mundo, en la que los límites entre lo formal e informal se yuxtaponen, una ciudad que ya no puede ser planeada y analizada de la manera “tradicional”, ni desde enfoques

generados desde el “Norte Global”, aplicados directamente o irreflexivamente, es por ello, que la ciudad latinoamericana necesita contextualizar conceptos como el de la sustentabilidad urbana y la justicia en objetivos más alcanzables, y en esfuerzos de lucha y de sobrevivencia social y espacial de acuerdo a su contexto real.



## **CAPITULO 6.**

# **HACIA UN PENSAMIENTO METAURBANO LATINOAMERICANO. PROPUESTAS DE OPERACIONALIZACIÓN**

## 6.1 Derechos urbanos latinoamericanos (DUL)

En la presente investigación, se ha planteado que de acuerdo a los cambios de paradigmas y retos de la ciudad actual, y a las limitaciones y desactualización en la planeación y discursos urbanos vigentes, que en su mayoría provienen de geografías ajenas a nuestro contexto latinoamericano, es necesario proponer perspectivas y estrategias abiertas que permitan el cambio constante (pensamiento metaurbano), y que dichas perspectivas deben hacerse desde la espacialización de la sustentabilidad urbana y el desarrollo de su contraparte cualitativa a partir de la introducción de la justicia, el cual se puede dividir en un enfoque teórico, cuyos exponentes hacen aportes para robustecer el concepto desde la teoría, y un enfoque práctico, donde sus representantes buscan operacionalizar el concepto a través de estrategias específicas de acción social y urbana. Con lo anterior se propone que para desarrollar dicha contraparte cualitativa, esto se debe hacer a partir de las características espaciales latinoamericanas que surgen del análisis de los fragmentos urbanos de Monterrey y Santiago, (ver capítulo 5).

Como se estableció en el capítulo 4, la sustentabilidad urbana latinoamericana debe evaluarse cualitativamente en unidades espaciales de justicia que permitan monitorear la relación de la gente con sus ambientes construidos, las situaciones de injusticia y segregación espacial, entre otras, y coadyuvar así, a incrementar la dignidad y calidad de vida de esos ambientes, alcanzando “niveles realizables de sustentabilidad urbana”.

Por ello, la unidad que se propone para evaluar las condiciones de justicia/injusticia urbana en la ciudad latinoamericana es el “derecho urbano”. Dicha unidad se deriva del concepto de “derecho a la ciudad” acuñado por Lefebvre y sus redefiniciones y actualizaciones hechas por distintos teóricos, como Soja y Harvey, de acuerdo a lo planteado en el capítulo 3.

Para poder operacionalizar el “derecho urbano” como estrategia de evaluación, se decidió partir de la reinterpretación que hace Borja, al plantear que el derecho a la ciudad es una respuesta democrática que integra los derechos de los ciudadanos y los criterios urbanísticos que hacen posible su ejercicio, y que está condicionado por las formas físicas y políticas que toma el desarrollo urbano, planteando así, que el derecho a la ciudad para materializarse en demandas ciudadanas, debe vincularse a la crítica de las actuales dinámicas urbanas (Borja, 2013).

Borja afirma también, que mientras no se sustituyan los criterios orientadores actuales, el lucro y desregulación de los mercados, por la voluntad de reducir las desigualdades sociales y usar los recursos básicos con austeridad y visión a futuro, todo se queda en buenas intenciones, de ahí su propuesta de la lucha por los derechos urbanos como estrategia para dar los primeros pasos hacia esa dirección.

Es por ello, que propone un catálogo de 21 derechos urbanos, los “derechos urbanos de Borja” (DUB) para contribuir a renovar la cultura urbana sobre todo en el ámbito político, y así, llevar a cabo un combate democrático por la justicia en la ciudad mediante la legitimización de las demandas locales y las prácticas territoriales existentes, los cuales se enlistan a continuación, transcribiendo brevemente en qué consiste y estableciendo en cursivas las palabras clave de cada uno:

DUB 1. Derecho a la vivienda y al lugar: *Libertad de elección* del lugar de residencia, en el cual sucedan sus *relaciones sociales* y se proporcione *sentido a su vida*. Derecho a *protección* gubernamental de expulsiones por parte de iniciativas privadas. Derecho a la ciudad, a estar *integrado* con el tejido urbano.

DUB 2. Derecho al espacio público y a la monumentalidad: El espacio público es una de las condiciones básicas para la *justicia urbana*, un factor de *redistribución social*, y de *urbanismo igualitario*. Toda la ciudad debe estar *articulada* por un sistema de espacios públicos.

DUB 3. Derecho a la belleza: Los programas de vivienda, infraestructura y servicios deben incorporar la *dimensión estética* como prueba de *calidad urbana* y de reconocimiento de *necesidad social*.

DUB 4. Derecho a la identidad colectiva dentro de la ciudad: La organización del espacio urbano debe facilitar la *cohesión sociocultural* de las *comunidades*. La ciudadanía es *pluridimensional* y requiere de *integraciones colectivas* múltiples para adherir, o participar o confrontarse.

DUB 5. Derecho a la movilidad y accesibilidad: *Igualdad de acceso* a las *centralidades* y la movilidad desde cada zona de la ciudad metropolitana. El derecho a *moverse con facilidad* por la ciudad no debe estar reservado solamente a los que disponen de vehículo privado.

DUB 6. Derecho a la centralidad: La ciudad metropolitana debe poseer *lugares con valor de centralidad* fácilmente *accesibles*, polivalentes en sus funciones y mixtas en su composición social.

El urbanismo del siglo XXI debe optar por el *collage* y la *diversidad* de poblaciones, actividades y *usos plurales de los espacios*.

DUB 7. Derecho a la conversión de la ciudad marginal o ilegal en ciudad de ciudadanía: Las *políticas públicas* deben desarrollarse también en los *márgenes*, legalizar y equipar los asentamientos, con *calidad urbana y mixtura social*, promoviendo la *participación ciudadana*.

DUB 8. Derecho al gobierno metropolitano o plurimunicipal: Sin perjuicio de la importancia democrática y funcional de los ámbitos nacionales o regionales, los ciudadanos tienen derecho a un *gobierno de proximidad con dimensión metropolitana*, para que tener mayor *legitimidad democrática*.

DUB 9. Derecho a la innovación política: Los gobiernos deben *innovar* en cuanto a *sistemas* electorales, *mecanismos* de participación, *instrumentos de planeamiento y de gestión*, etc. Las relaciones entre administraciones, actores públicos y privados deben darse cada vez más.

DUB10. Derecho al acceso y al uso de las tecnologías de información y comunicación: Las administraciones públicas deben utilizar las *tecnologías de información y comunicación* para *democratizar el acceso* de todos a los servicios generales, especialmente en cada barrio y vivienda.

DUB 11. Derecho a la ciudad como refugio: La ciudad debe asumir áreas de *refugio* para aquellos que por razones legales, culturales o personales necesiten *protegerse* de los aparatos más represivos del Estado.

DUB 12. Derecho a la protección por parte del gobierno de proximidad ante las instituciones políticas superiores y las organizaciones y empresas prestadoras de servicios: El gobierno local debe actuar de *defensor de oficio de los ciudadanos* en tanto que personas sometidas a otras jurisdicciones y también en tanto que usuarios y consumidores.

DUB 13. Derecho a la justicia local y a la seguridad: La *justicia local*, y la *seguridad* como actuación concertada entre la institución local y la *sociedad civil organizada* es hoy una demanda inaplazable de las mayorías ciudadanas, para asegurar una prevención más eficaz y una sanción más rápida.

DUB 14. Derecho a la ilegalidad: Los *colectivos sociales* y las *instituciones locales* tienen derecho a promover iniciativas ilegales para convertir una demanda no reconocida en un derecho legal, es decir, *demandas “legítimas”* aunque no sean legales.

DUB 15. Derecho al empleo y salario ciudadano: Se debe garantizar un *rol social* que proporcione *ingresos monetarios* (remunerados), al conjunto de la población activa. El espacio urbano puede ser un marco de *gestión de políticas* entre gobiernos de proximidad y organizaciones sindicales y sociales.

DUB 16. Derecho a la calidad del medioambiente: Derecho a una *calidad de vida integral*, en la que se preserve el *medio (natural y energético)* y el *patrimonio histórico-cultural*, para las generaciones futuras.

DUB 17. Derecho a la diferencia, a la intimidad y a la elección de los vínculos personales: Derecho a *no ser discriminado* por creencias, hábitos culturales u orientaciones sexuales, siempre que se respeten los derechos básicos de las personas con las que se relacione.

DUB 18. Derecho de todos los residentes en una ciudad a tener el mismo estatus político-jurídico de ciudadano: La *ciudadanía* debe distinguirse de la nacionalidad. Es la *relación con un territorio (un entorno social)* lo que debe determinar el estatuto legal.

DUB 19. Derecho a que los representantes directos de los ciudadanos tanto institucionales (gobierno local y/o regional) como sociales (organizaciones profesionales, económicas, sindicales, territoriales, etc.) participen o accedan a las conferencias y organismos internacionales.

DUB 20. Derecho de los ciudadanos a igual movilidad y acceso a la información transversal, similar al que poseen los capitales privados y las instituciones públicas. Derecho a *acceder a todo tipo de información* emanada de los organismos públicos y de las empresas de interés general.

DUB 21. Derecho de los gobiernos locales y regionales y de las organizaciones a constituir redes y asociaciones internacionales, incluyendo el reconocimiento por parte de las Naciones Unidas y de todos sus organismos y programas, como de otras organizaciones. La *globalización* supone poner en cuestión el soberanismo monopolista. (Borja, 2013).

Este catálogo de derechos urbanos es una base importante para repensar la ciudad contemporánea en términos de democracia y justicia como complementos de la sustentabilidad urbana, estableciendo así, un primer panorama de los diversos factores que es necesario abordar. Sin embargo, al querer aplicar los citados derechos a la espacialidad de las ciudades latinoamericanas, éstos se observan incompletos o un poco descontextualizados, ya que han sido planteados desde una perspectiva, primero, “occidental”, y después, “española”, debido a los contextos culturales y formativos del autor.

Por lo anterior, se decidió realizar un análisis más específico para poder contextualizar esos derechos (DUB), agrupando sus intenciones y esencia, y complementarlas con las características urbanas latinoamericanas planteadas anteriormente, con la finalidad de obtener una serie de



“derechos urbanos latinoamericanos” (DUL), que puedan servir como herramienta de evaluación más apropiada.

De la contextualización de los derechos urbanos, se concluyó que la lucha por la justicia en la ciudad latinoamericana se puede alcanzar mediante cinco derechos urbanos generales, que no son los únicos, pero sí pueden ser los más prioritarios para caminar hacia una sustentabilidad urbana latinoamericana en la medida en que se desarrollen estrategias que los incluyan. Los cinco derechos urbanos latinoamericanos (DUL) que se proponen surgen de agrupar varios de los DUB en categorías más generales y después adaptarlos a la espacialidad latinoamericana. Aquí también se resaltan en cursivas las palabras clave de cada derecho:

**DUL 1: Derecho a la vivienda:** No sólo es el derecho a un refugio o protección, sino es un derecho que cubre todos los servicios básicos necesarios para una *habitabilidad digna<sup>6</sup> y saludable* (ver DUB 7), con la completa *libertad de elegir* el lugar de residencia. Es derecho a la vivienda con espacios públicos “bellos y de calidad” (ver DUB 1, DUB 2, DUB 3 y DUB 17) cerca. Esa vivienda debe contribuir al fortalecimiento de los sentidos de *comunidad e identidad colectiva* (ver DUB 4). La vivienda debe estar céntrica, *accesible*, o conectada al resto de la ciudad, física y virtualmente (ver DUB 5, DUB 6 y DUB 10). Así mismo, debe garantizarse la *seguridad y tranquilidad* de las zonas habitacionales por medio de estrategias que procuren la justicia y combate al crimen (ver DUL 2, DUB 9, DUB 11, DUB 12 y DUB 13). Finalmente, cualquier vivienda, y sus entornos urbanos deben estar comprometidos a causar el *menor impacto ambiental posible* (ver DUB 16). La vivienda debe considerarse como un *bien colectivo*, como parte de la naturaleza misma, como una extensión espacial del hábitat circundante.

*DUL 1: Derecho a la vivienda (habitabilidad digna y saludable) = libertad de elección + justicia urbana + calidad urbana + no discriminación + cohesión sociocultural + centralidad + accesibilidad + utilización de tecnologías de información + innovación política + refugio + protección + organización social + calidad medioambiental.*

---

<sup>6</sup>El Comité de Derechos Urbanos de Naciones Unidas en su Observación General nº 4, define y aclara el concepto del derecho a una **vivienda digna y adecuada**, como un derecho a una vivienda interpretado no sólo en un sentido restrictivo simplemente decobijo sino que, debe considerarse más bien, como el derecho a vivir en seguridad, paz y dignidad. O como han reconocido la Comisión de Asentamientos Humanos y la Estrategia Mundial de Vivienda hasta el Año 2000 en su párrafo 5: "el concepto de "vivienda adecuada"... significa disponer de un lugar donde poderse aislar si se desea, espacio adecuado, seguridad adecuada, iluminación y ventilación adecuadas, una infraestructura básica adecuada y una situación adecuada en relación con el trabajo y los servicios básicos, todo ello a un costo razonable".

**DUL 2: Derecho al espacio público:** Derecho al *acceso libre* a espacios públicos de *calidad* y que *articulen* todos los fragmentos de la ciudad (ver DUB 2 y DUL 1), espacios *bellos, dignos, y democráticos* (ver DUB 3 y DUB 6), que reconozcan e incluyan los espacios existentes en las *zonas informales y marginales* de la ciudad, que fortalezcan los sentimientos de *comunidad, de pertenencia e identidad* (ver DUL 4, DUB 4, DUB 7 Y DUB 14), espacios públicos *seguros y tranquilos* (ver DUB 13), que permitan la *conexión* no sólo física de las personas, sino al mundo virtual, a las redes del ciberespacio mediante el acceso a las tecnologías de la información (ver DUL 3 y DUB 10). El espacio público debe intervenirise teniendo en cuenta las mejores prácticas de *disminución de impacto ambiental* existentes (ver DUB 16).

*DUL 2: Derecho al espacio público = justicia urbana + integración con el tejido urbano + calidad urbana + accesibilidad + integración colectiva + mixtura social + legitimización + seguridad + utilización de tecnologías de información + calidad medioambiental.*

**DUL 3: Derecho a la alteridad:** Derecho a ser reconocido como *ciudadano* (ver DUB 18). La ciudad democrática se debe pensar en cuestiones de *alteridad*, esto es, incluir al "otro". Su discurso debe aceptar la *diferencia*, la *multiculturalidad*, lo *heterogéneo y simultáneo* (ver DUB 4, DUB 7, y DUB 17). En la medida en que se deje de excluir a la ciudad informal, y se reconozca a todos como *ciudadanos iguales* sin distinción de raza, credo, preferencia sexual, género, situación inmigrante, clase social, etc., la ciudad caminará hacia la *justicia y democracia urbana* (ver DUB 13 y DUB 14). Reconocer a todos como iguales es darles las mismas garantías de seguridad, justicia, accesibilidad, infraestructura y calidad de vida, *incluirlos en las políticas públicas*, darles *voz y voto* en la toma de decisiones sobre la ciudad, y su propia realidad (ver DUB 9 y DUL 1 y DUL 2).

*DUL 3: Derecho a la alteridad = reconocimiento de ciudadanía + cohesión sociocultural + participación ciudadana + no discriminación + organización social + legitimización + innovación política + libertad de elección + urbanismo igualitario.*

**DUL 4: Derecho a la movilidad y a la accesibilidad:** Tiene como objetivo equilibrar las desigualdades que existen en cuanto al acceso a distintas alternativas de transporte en la ciudad, sin que una esté más privilegiada que otra. Es el derecho a *moverse y transitar libremente* por la ciudad de la manera más *sustentable y digna* posible, un derecho a que la ciudad no se planifique

y diseñe sólo para los propietarios de vehículos particulares, sino tener *múltiples alternativas de movilidad* urbana consolidadas, diseñadas para hacerle la vida más fácil al ciudadano en el desarrollo de sus actividades cotidianas, *disminuyendo el impacto ambiental* en el entorno urbano (ver DUB 5 y DUB 16). La *accesibilidad* también tiene que ver con poner frenos a la expansión desmedida de las manchas urbanas, al *fortalecimiento de nodos/distritos urbanos* para crear *centralidades polivalentes y mixtas* a las cuales todos los ciudadanos tengan fácil acceso. Así mismo tiene que ver con hacer ciudad para la *población vulnerable* como gente de la tercera edad o con discapacidades. Este derecho establece a *la banqueta como espacio público* fundamental para la *conectividad, permeabilidad* y como *infraestructura* de movilidad. La movilidad y accesibilidad no sólo se referirá al transporte público y privado, sino también a tener *acceso y conexión libre, total y efectiva, física y virtual* a cualquier zona de la ciudad (ver DUB 6 y DUL 1) y del mundo mediante un espacio público *incluyente* (ver DUL 5 y DUB 2) que conecte personas y que permita el acceso al ciberespacio mediante las tecnologías de la información (ver DUB 4, DUB 7, DUB 10 y DUB 14). El ciudadano debe tener libertad de *organización y creación de redes* de cualquier nivel y escala, así como acceso a la información del gobierno (transparencia), (ver DUB 9, DUB 20 y DUB 21).

*DUL 4: Derecho a la movilidad y a la accesibilidad = facilidad para moverse + calidad medioambiental + accesibilidad + integración con el tejido urbano + centralidad + justicia urbana + integración colectiva + mixtura social + utilización de tecnologías de información + legitimización + innovación política + acceso a la información + redes y asociaciones internacionales.*

**DUL 5: Derecho a buenas prácticas de gobierno y políticas públicas:** Todos los ciudadanos tienen derecho a que sus gobernantes estén en *continua actualización en cuanto a prácticas, sistemas de gobierno, políticas públicas, mecanismos de participación y consulta ciudadana*, entre otras, las cuales deben estar enfocadas cada vez más en *incluir las demandas* de los distintos movimientos sociales, asociaciones civiles, academia, etc. Es el derecho a ser considerado por las autoridades como *ciudadano de primera* (ver DUL 3, DUB 7 y DUB 18). Derecho a que el gobierno *innove y actualice* sus mecanismos, leyes, instrumentos de gestión, etc., de acuerdo a las realidades de la ciudad latinoamericana contemporánea (ver DUB 9 y DUB 12); un gobierno que tenga la *flexibilidad* de ejercer autoridad con *alcance metropolitano*, más allá de los límites municipales (ver DUB 8); que procure la *justicia, la seguridad y protección* de todos los ciudadanos (ver DUB 11,

y DUB 13); un *gobierno transparente* en sus acciones y movimientos, sin corrupción (ver DUB 19 y DUB 20), que no ejerza acciones contra el bienestar común (ver DUB 14); un gobierno que construya *asociaciones entre lo público, lo privado y lo ciudadano* a nivel local y global (ver DUB 9 y DUB 21); que se comprometa a velar por la *calidad del medioambiente* en la ciudad (ver DUB 16). Los instrumentos de planificación urbana deben flexibilizarse y actualizarse a los paradigmas del siglo XXI.

*DUL 5: Derecho a buenas prácticas de gobierno y políticas públicas: políticas públicas en los márgenes + reconocimiento de ciudadanía + innovación en mecanismos de participación + legitimidad democrática + protección + seguridad + actualización gubernamental + acceso a la información + legitimización de la “ilegalidad” + innovación política + redes y asociaciones internacionales + calidad medioambiental.*

Estos cinco derechos urbanos latinoamericanos (DUL) se redactan con una estructura de utopías o escenarios ideales de democracia e inclusión, pero como apunta Soja (2010) en el capítulo 3, sabemos que la justicia absoluta y completa es imposible de alcanzar, así que estos derechos urbanos no se enlistan como una serie de objetivos a cumplir en un cien por ciento, pues sería imposible en las condiciones socioeconómicas y políticas actuales, pero sí se enlistan como ya se mencionó previamente, como instrumentos de evaluación de justicia/injusticia urbana en los distintos fragmentos de la ciudad, y como una guía que indique una dirección a seguir, hacia la cual comenzar a caminar rumbo a una sustentabilidad urbana “realizable”.

# GRÁFICA 17. DESGLOSE Y CONTEXTUALIZACIÓN DE LOS DERECHOS URBANOS

## ESPACIALIDAD LATINOAMERICANA

- Informalidad/pobreza urbana
- Espacialidad de "frontera"
- Hiper-hibridación
- Exclusión y segregación social
- Vulnerabilidad urbana
- Debilidad del Estado
- Violencia, inseguridad, guerra narcotráfico
- Corrupción, falta de transparencia
- Poca o nula regulación de impacto ambiental

## IDEAS CLAVES OBTENIDAS DE LEFEBVRE-SOJA-HARVEY

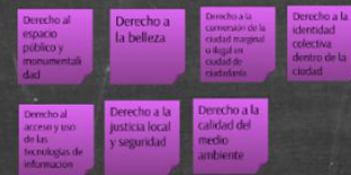
- Visión multidimensional de la ciudad
- Derecho a crear mi propia realidad/Derecho a la ciudad
- Heterogeneidad y diferencia como fuerzas liberadoras
- Estrategias locales, no planeación macro
- Unidad dentro de la diversidad
- Transdisciplinariedad
- Justicia espacial como tejido conector de la diversidad

## VIVIENDA



El derecho a la vivienda y al lugar también involucra tener espacios públicos cerca de ella, y esos espacios a su vez, deben ser bellos y de calidad (derecho de belleza). El derecho a la vivienda también debe permitir el fortalecimiento del concepto de comunidad, de ahí que se incluya aquí el derecho a la identidad colectiva, ya que el sentido de comunidad enriquece la pertenencia y la identidad. La vivienda de cualquier tipo debe estar céntrica, accesible, o conectada de manera fácil a los distintos policentros de la ciudad, físicamente como virtualmente, es decir, que las tecnologías de información deben estar al alcance de cualquier ciudadano en cualquier momento. Así mismo, cualquier zona de vivienda debe tener seguridad y tranquilidad garantizada, autoridades que velen por la procuración de justicia y combate al crimen. Finalmente se incluye el derecho a la calidad del medioambiente porque cualquier edificio, vivienda, y sus entornos urbanos deben estar comprometidos a procurar el menor impacto ambiental posible mediante las mejores prácticas disponibles de ahorro de agua, energía, etc.

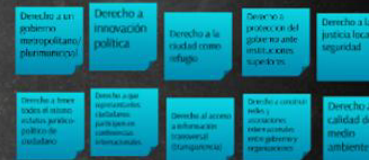
## ESPACIO PÚBLICO



Todo ciudadano tiene derecho al acceso libre a espacios públicos de calidad, espacios que articulen todos los fragmentos de la ciudad, espacios públicos bellos, dignos, y democráticos, es decir, que incluyan las zonas informales y marginales de la ciudad, espacios públicos que coagulen a fortalecer los sentimientos de comunidad, de pertenencia y de identidad, espacios públicos seguros y tranquilos, espacios públicos que permitan la conexión no sólo física de las personas, sino la conexión al mundo virtual, a las redes del ciberespacio mediante el acceso a las tecnologías de la información. Finalmente cualquier espacio público urbano debe estar diseñado teniendo en cuenta las mejores prácticas de disminución de impacto ambiental, debe contribuir a mitigar los problemas de agua, energía, contaminación, etc., de la ciudad actual.

## DERECHOS URBANOS DE JORDI BORJA. CONEXIÓN. INTERRELACIÓN. COMPLEMENTARIEDAD

## GOBIERNO/POLÍTICAS PÚBLICAS



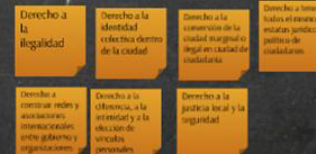
Cualquier habitante urbano debe tener derecho a ser considerado por las autoridades como ciudadano de primera, igual a todos. El ciudadano debe tener derecho a que el gobierno innove y actualice sus mecanismos, leyes, instrumentos de gestión, etc., un gobierno que tenga la flexibilidad de ejercer autoridad con alcance metropolitano, un gobierno que garantice la procuración de justicia y la seguridad de todos los ciudadanos, que otorgue protección cuando se necesite, un gobierno que sea transparente en sus acciones y movimientos, que no sea corrupto, que no ejerza acciones en contra del bienestar común, un gobierno que construya asociaciones entre lo público, lo privado y lo ciudadano a nivel local y global, un gobierno que se comprometa a velar por la calidad del medioambiente en la ciudad, que procure las mejores prácticas urbanas en cuestión de sustentabilidad.

## MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD



El ciudadano tiene derecho a contar con múltiples alternativas de movilidad urbana controladas y que funcionen y que sean diseñadas para hacerle la vida más fácil en el desarrollo de sus actividades cotidianas. El hablar de movilidad y accesibilidad no sólo se referirá al transporte público y particular, hablar de accesibilidad se refiere también a que el ciudadano tenga acceso y conexión libre, total y efectiva de manera física y virtual a cualquier zona de la ciudad y del mundo mediante la procuración de un espacio público incluyente que conecte personas y que permita la conexión al ciberespacio mediante las tecnologías de la información. El ciudadano debe tener libertad de organización y creación de redes de cualquier nivel y escala, debe tener así mismo acceso a la información del gobierno (transparencia). Al hablar de una movilidad y accesibilidad completa e ilimitada se estará hablando también de estrategias que disminuyan el impacto ambiental en el entorno urbano.

## ALTERIDAD



Si la ciudad del siglo XXI quiere tener estrategias urbanísticas exitosas y contribuir a la justicia y la democracia debe pensar en cuestiones de alteridad, esto es, incluir al "otro". El discurso de la ciudad contemporánea debe aceptar la diferencia, la multiculturalidad, lo heterogéneo y lo simultáneo. En la medida en que la ciudad deje de excluir de sus prácticas y estrategias a la ciudad informal, a lo ilegal (ilegítimo?), y en la medida en la que reconozca a todos como ciudadanos iguales sin distinción de raza, credo, preferencia sexual, género, situación migrante, clase social, etc., la ciudad caminará hacia la justicia y democracia urbana. El reconocer a todos los ciudadanos como iguales es darles las mismas garantías de seguridad, justicia, accesibilidad y calidad de vida, es incluirlos en las políticas públicas, darles voz y voto en la toma de decisiones sobre la ciudad, sobre su propia realidad (s).

## 6.2 Metas de la sustentabilidad urbana latinoamericana y postulados del pensamiento metaurbano

Además de la contextualización de los DUB y de la propuesta de los derechos urbanos latinoamericanos (DUL), el análisis comparativo de los casos de estudio de Monterrey y Santiago y de los hábitats configurativos que de él se obtuvieron, permite proponer también tres metas que la sustentabilidad urbana latinoamericana debería plantearse como objetivos a alcanzar para poder actualizarse como concepto y como estrategia:

1. La sustentabilidad urbana latinoamericana debe dejar de pensarse solamente como un equilibrio estático entre lo social, económico y ambiental, sino que debe incluir también, un pensamiento en sistemas de redes, flexibles e interdisciplinarias interconectadas entre sí, cuyos nodos se pueden conectar y re-conectar de manera infinita para atender problemas específicos (Maldonado, 2013).
2. La sustentabilidad urbana latinoamericana tiene que incluir enfoques y estrategias locales, para atender contextos de hibridez y complejidad como las periferias y asentamientos informales<sup>7</sup>, en vez de aplicarse como un concepto global universalista. Las estrategias urbanas deben atender lo general y lo específico de manera simultánea.
3. La sustentabilidad urbana latinoamericana debe complementar sus enfoques cuantitativos, con una contraparte cualitativa que ayude a evaluar a las personas y sus procesos cotidianos en unidades de justicia y derechos urbanos. Los cinco derechos urbanos latinoamericanos (DUL) generados en este capítulo son la guía para desarrollar esta contraparte cualitativa, pues la sustentabilidad urbana latinoamericana debe pensarse como estrategias de supervivencia encaminadas a alcanzar los DUL.

Finalmente después de la generación de estas tres metas para una sustentabilidad urbana latinoamericana, surgen las preguntas ¿cómo se puede avanzar hacia dichas metas? o ¿de qué

---

<sup>7</sup>De acuerdo con la CEPAL, un rasgo distintivo de las urbes latinoamericanas en los últimos 50 años es la expansión periférica informal, y afirma que actualmente, en América Latina la población viviendo en la ilegalidad/informalidad en relación al suelo urbano llega a aproximadamente al 40% en muchas ciudades y áreas metropolitanas (CEPAL, 2012).



manera se pueden operacionalizar estas propuestas? Como respuesta a ellas, lo primero que hay que hacer para poder operacionalizar este pensamiento metaurbano es introducir sus conceptos al ámbito político, legal y de la planeación urbana, para comenzarlos a legitimar como instrumentos válidos, pues las cuestiones de sustentabilidad urbana y de justicia no podrán traducirse en políticas públicas si no es por medio de leyes, reglamentos y demás instrumentos de planeación. Por lo anterior, se plantean las siguientes estrategias/postulados de aproximación hacia el pensamiento metaurbano latinoamericano desde el lenguaje de la planeación urbana:

1. La planeación urbana debe ser flexible y transdisciplinaria: El diccionario de la Real Academia Española (RAE) define la palabra flexible como algo que se dobla fácilmente, algo que no se sujeta a normas estrictas, o algo susceptible de cambios o variaciones según circunstancias o necesidades determinadas. Así pues, al proponer que la planeación urbana sea más flexible, se establece que ésta debe ser susceptible de cambiar o variar sus esquemas y normas de acuerdo a los distintos contextos y circunstancias que le toque abordar. La planeación no debe limitarse solamente a intentar “regular” los asentamientos formales, sino que debe incluir así mismo, los distintos territorios informales y “no planeados” que conforman la ciudad, buscando erradicar las manifestaciones de exclusión y segregación espacial, integrando a los “otros” urbanísticamente. La planeación urbana en la ciudad latinoamericana del siglo XXI debe ir más allá de la producción de planes de desarrollo urbano, la elaboración de reglamentos de construcción y usos de suelo, o de la participación ciudadana de consulta pública. El concepto de participación ciudadana ha sido criticado en los últimos años debido a que no se ejerce de manera profunda y activa, sino que es una participación ciudadana en la que la mayoría de las veces solamente se informa de manera pasiva e indirecta a los miembros de una comunidad sobre los proyectos a realizar, y en la que los “expertos” (arquitectos, urbanistas, sociólogos, etc.) continúan ejerciendo el poder de decisión, desempeñando el rol del especialista que sabe cómo solucionar los problemas de los demás. La planeación urbana flexible e interdisciplinaria debe incluir una participación ciudadana en la que las comunidades y distintos actores de un fragmento urbano tengan poder real de decisión en los procesos de planeación, generando un urbanismo basado en sus deseos y necesidades. Así mismo, la planeación urbana debe ampliar su manera cuantitativa para estudiar los fenómenos urbanos (específicamente, mapas e imágenes satelitales): En la ciudad contemporánea, la materialidad del fenómeno urbano-arquitectónico ya no es suficiente para expresar la sociedad que la produce, sino que conceptos como la realidad virtual forman parte también de la vida cotidiana, por lo que

el concepto del mapa debe ser examinado y actualizado para incluir elementos cognitivos, imaginarios urbanos colectivos, y demás percepciones de la vida cotidiana de los habitantes, para poder generar estrategias de intervención más exitosas.

2. La planeación urbana debe ser capaz de crear nuevos esquemas de gobernabilidad y gestión pública: La transformación de las ciudades latinoamericanas en grandes regiones metropolitanas (megalópolis), ha provocado que los límites político-administrativos entre los municipios se vuelvan obsoletos y limitantes para un realizar un verdadero urbanismo integral. Así pues, es imperativo desarrollar esquemas de planeación y gestión urbana que vayan más allá de dichos límites, más allá de los partidos políticos de los alcaldes que los administran, pues el futuro exitoso de las ciudades latinoamericanas será de aquellas que desarrollen estrategias y alianzas políticas pensando en la ciudad como una misma región metropolitana, y no como una agrupación de distintos municipios independientes. Los nuevos esquemas de gobernabilidad y gestión pública deben generarse desde el ciudadano y no desde la “institución”. Dichas estrategias y alianzas no solamente deben darse en los niveles políticos, sino también incluir a los demás niveles como la sociedad civil, asociaciones no gubernamentales, representantes del sector privado y de manera muy enfática, incorporando el sector académico. Otra característica del momento actual es que gracias a las redes sociales y la auto-comunicación de masas, las prácticas gubernamentales “dictatoriales” y no transparentes del Estado, están siendo cada vez más expuestas ante la sociedad en general, provocando manifestaciones y acciones por parte ésta para combatir dichas prácticas. Es por ello, que los nuevos esquemas de gobernabilidad y gestión pública también deben tomar en cuenta este fenómeno, y deben ser conscientes que el futuro de la gestión pública está en realizar prácticas cada vez más transparentes, y que incluyan la voz y el voto de todos los sectores de la sociedad (formal e informal), quienes deben tener cada vez más poder de decisión en los proyectos de desarrollo urbano. En México desde hace varios años surgió el esquema del IMPLAN (Instituto Municipal de Planeación), cuyas intenciones y objetivos de fungir como organismo autónomo del gobierno que regule la planeación urbana por medio de consejos ciudadanos que involucren a los distintos actores, en teoría, ayudarían a lograr los esquemas de gobernabilidad mencionados anteriormente. Pero la realidad es que, el hecho de que no sea obligatorio para todos los municipios del país contar con un IMPLAN, que la “autonomía” política que anuncian, no es tal, pues siempre dependen del recurso económico y disposiciones de las administraciones municipales en turno, y de que además los consejos ciudadanos que los

conforman no son incluyentes ni transparentes respecto a lo que se planea en dichos organismos, han provocado que dejen de ser un organismo confiable, valorado y con peso en la toma de decisiones respecto al desarrollo urbano, en la mayoría de los municipios que cuentan con este organismo. Por lo anterior, se propone que, por lo menos en las zonas metropolitanas de las ciudades latinoamericanas, las que estén conformadas por zonas conurbadas de más de un municipio, sea obligatorio contar con un organismo basado en el esquema original del IMPLAN, pero cuyo alcance no sea municipal, sino metropolitano, para que su planeación sea a nivel regional y no sólo dentro de los límites de un municipio, que su consejo ciudadano realmente involucre a distintos representantes de la sociedad civil y organizaciones ciudadanas y de manera inclusiva y transparente, que esté fuertemente ligada con el sector académico y de investigación del fenómeno urbano, y que esté totalmente desligado de cualquier administración gubernamental sea municipal o estatal, y de cualquier partido político. Sólo cuando los esquemas de gestión pública dejen de estar institucionalizados y politizados, se podrá también caminar hacia una verdadera justicia urbana.

### 3. La planeación urbana debe garantizar estándares “mínimos” de habitabilidad urbana:

Como la sustentabilidad urbana latinoamericana se empezará a alcanzar sólo a partir de unos primeros esfuerzos de supervivencia debido a las condiciones espaciales y de vulnerabilidad de sus ciudades, la planeación urbana latinoamericana, antes de enfocarse en tratar de alcanzar metas que para su realidad, serían utópicas o casi imposibles de lograr, como por ejemplo: un cero por ciento de consumo de energía en las edificaciones, la reutilización del 100 por ciento del agua en las ciudades, o neutralizar la cantidad de toneladas de CO<sub>2</sub> arrojadas a la atmósfera, entre otros, ésta debe enfocarse en realizar estrategias que garanticen unas condiciones de habitabilidad “mínima” de acuerdo a las necesidades y circunstancias de los distintos fragmentos urbanos. Esa habitabilidad mínima debe estar enfocada en el desarrollo de estrategias urbanas que coadyuven a la mitigación de la pobreza, por medio de la dotación de los servicios e infraestructura básicos, de generar espacios públicos de calidad, y dignificar los existentes, de disminuir las condiciones de exclusión socio-espacial, informalidad, entre otras. Las condiciones de habitabilidad mínima están directamente ligadas con la justicia urbana, es decir, con la disminución de las inequidades espaciales de los distintos fragmentos de la ciudad, por lo tanto, es en este apartado donde los derechos urbanos latinoamericanos (DUL) planteados anteriormente pueden ser útiles como una herramienta geopolítica para la generación de objetivos más puntuales relacionados con la justicia

urbana. Así pues, se propone que dichos derechos urbanos sean utilizados como herramienta de diagnóstico en los distintos instrumentos de planeación urbana para reforzar cualitativamente dichos procesos que tienden a ser más cuantitativos al momento de generar estrategias de intervención urbanas.

### 6.3 Propuesta de operacionalización de los Derechos urbanos latinoamericanos

De acuerdo con Anaya (2008), el problema principal en la operacionalización de los derechos, es que se pasa directamente de enunciar el derecho en sí, a su operacionalización, sin hacer antes una definición clara y sólida del contenido del derecho, es decir, establecer qué implica ese derecho y qué significa. Así pues, plantean que para avanzar hacia la operacionalización de un elemento tan subjetivo como un “derecho”, es necesario establecer con claridad y detalle el contenido de éste, identificar sus componentes, seleccionar un número variado de indicadores y finalmente, definir las técnicas de medición de cada uno:

**Cuadro 1. Definición conceptual y operacionalización del derecho a la libertad y la seguridad personal (artículo 9 del PIDCP)**

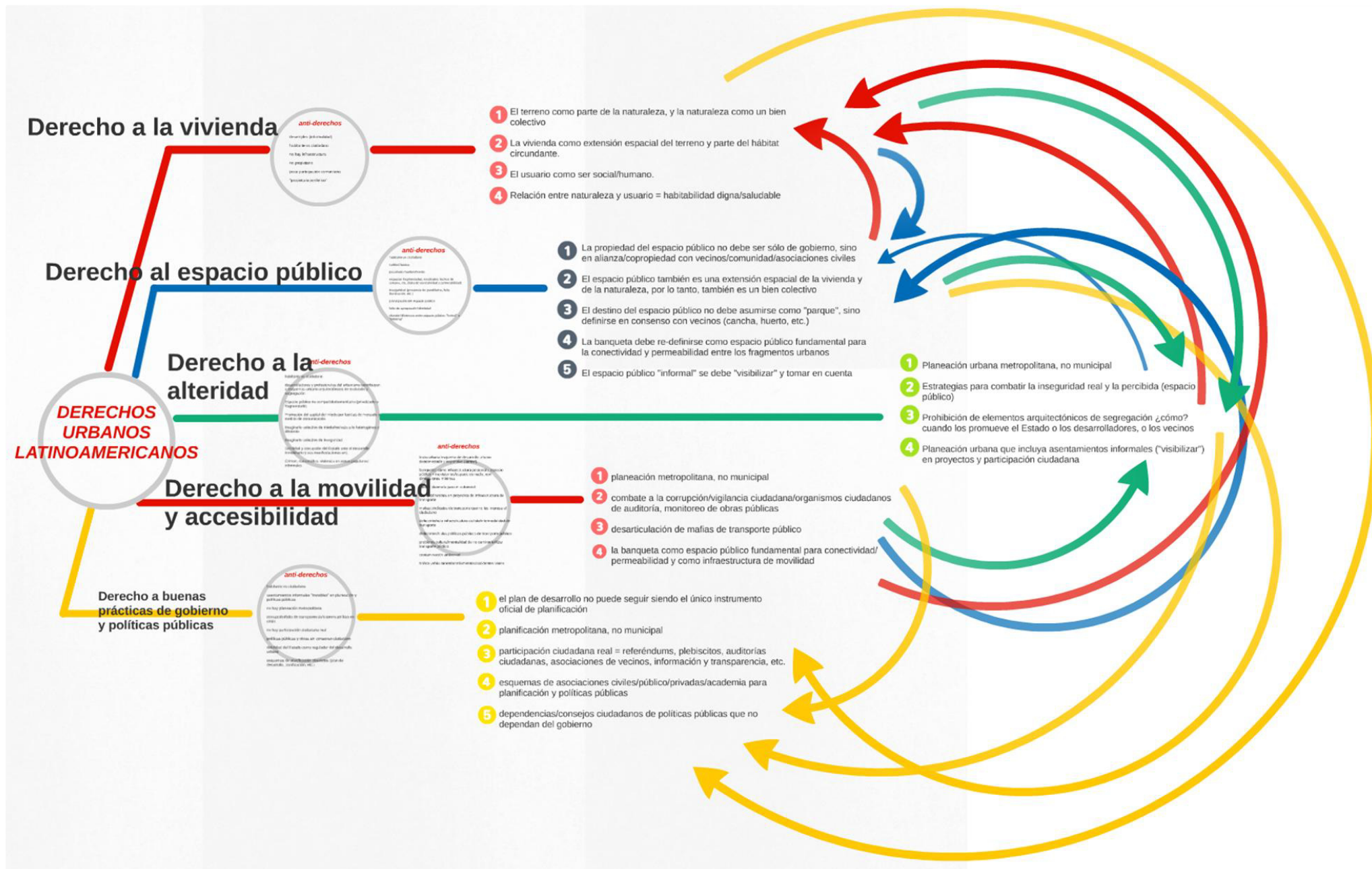
Derecho	Fuente conceptual	Operacionalización			
		Contenido	Indicador	Técnica	Tipo de indicador
Libertad y seguridad de la persona	Artículo 9 PIDCP	Prohibición de la detención o prisión arbitraria	Número de casos registrados (estimación estadística)	Suma de eventos (encuestas)	De resultado/objetivo
		Legislación adecuada (incluyendo la internacional)	Contenido normativo de la constitución y la legislación secundaria Ratificación de tratados (reservas incluidas)	Evaluación cualitativa	De suministro/subjetivo
		Informar a los detenidos los motivos de su detención y la acusación que se les hace	Número de casos registrados (estimación estadística)	Suma de eventos (encuestas)	De resultado/objetivo
		Presentación sin demora ante un juez o funcionario autorizado por la ley para ejercer funciones judiciales	Número de casos registrados (estimación estadística)	Suma de eventos (encuestas)	De resultado/objetivo
		Plazo razonable de sometimiento a juicio	Número de casos registrados (estimación estadística)	Suma de eventos (encuestas)	De resultado/objetivo
		Límites a la prisión preventiva	Contenido normativo de la legislación. Prácticas jurídicas	Evaluación cualitativa	De suministro/subjetivo
		Recurso efectivo de revisión judicial sobre la legalidad de la detención	Contenido normativo de la legislación. Prácticas jurídicas	Evaluación cualitativa	De suministro/subjetivo
		Derecho a la reparación	Contenido normativo de la legislación. Prácticas jurídicas	Evaluación cualitativa	De suministro/subjetivo
	Artículos 2 y 9 PIDCP	Prohibición de la detención arbitraria por motivos de discriminación	Número de casos registrados (estimación estadística)	Suma de eventos (encuestas)	De resultado/objetivo
	Obligaciones y progresividad	Políticas públicas adecuadas y presupuestos	Contenido de las políticas públicas y montos presupuestales	Evaluación cualitativa Uso de cifras confiables	De suministro/subjetivo De resultado/objetivo

Imagen 52. Esquema de operacionalización de derechos humanos. Fuente: Anaya, 2008

Por lo anterior, con inspiración en dicho planteamiento, se realizó un ejercicio para establecer el contenido y los elementos que componen a cada uno de los DUL, a partir de enlistar sus propios “anti-derechos”, es decir, los obstáculos que impiden alcanzar dicho derecho.

Y con la definición de cada derecho y el desglose de sus anti-derechos, se genera el contenido de cada uno de ellos, es decir, los elementos y componentes que lo conforman, los cuales pueden ser “medibles” mediante diversas técnicas cuantitativas o cualitativas para obtener información más detallada al respecto. Al momento de ser medidos y la información obtenida, convertida en datos y estadísticas, dichos elementos y componentes pasan a ser indicadores. Es importante aclarar que si bien pueden establecerse factores numéricos desde el punto de vista cuantitativo, lo que aquí se propone es una evaluación:

# GRÁFICA 18. INTERRELACIÓN ENTRE LOS DUL Y DESGLOSE DE ANTI-DERECHOS





# GRÁFICA 19. DEFINICIÓN, ANTI-DERECHOS Y CONTENIDO DE LOS DUL

DERECHO	DEFINICIÓN	ANTI-DERECHOS	CONTENIDO
DERECHO A LA VIVIENDA	No sólo es el derecho a un refugio o protección, sino es un derecho que cubre todos los servicios básicos necesarios para una habitabilidad digna y saludable, con la completa libertad de elegir el lugar de residencia. Es derecho a la vivienda con espacios públicos “bellos y de calidad” cerca. Esa vivienda debe contribuir al fortalecimiento de los sentidos de comunidad e identidad colectiva. La vivienda debe estar céntrica, accesible, o conectada al resto de la ciudad, física y virtualmente. Así mismo, debe garantizarse la seguridad y tranquilidad de las zonas habitacionales por medio de estrategias que procuren la justicia y combate al crimen. Finalmente, cualquier vivienda, y sus entornos urbanos deben estar comprometidos a causar el menor impacto ambiental posible. La vivienda debe considerarse como un bien colectivo, como parte de la naturaleza misma, como una extensión espacial del hábitat circundante.	Distinción entre habitante y ciudadano Desempleo (informalidad) Falta de infraestructura y servicios básicos Exclusión de asentamientos informales de la “planeación formal” Asuntos relacionados con la propiedad, “propietario periférico” Pobreza urbana Precios excesivos del suelo establecidos por el mercado Poca participación comunitaria Construcción de vivienda en zonas inaccesibles de la ciudad	Belleza / imagen urbana del barrio y viviendas Sentido de comunidad/identidad colectiva Accesibilidad y conexión con la ciudad Infraestructura y servicios básicos Seguridad del barrio Riesgos/vulnerabilidad del terreno Propiedad de la vivienda Calidad en la construcción de la vivienda Diseño/construcción con estrategias de bajo impacto ambiental
DERECHO AL ESPACIO PÚBLICO	Derecho al acceso libre a espacios públicos de calidad y que articulen todos los fragmentos de la ciudad, espacios bellos, dignos, y democráticos, que reconozcan e incluyan los espacios existentes en las zonas informales y marginales de la ciudad, que fortalezcan los sentimientos de comunidad, de pertenencia e identidad, espacios públicos seguros y tranquilos, que permitan la conexión no sólo física de las personas, sino al mundo virtual, a las redes del ciberespacio mediante el acceso a las tecnologías de la información. El espacio público debe intervenir teniendo en cuenta las mejores prácticas de disminución de impacto ambiental existentes.	Distinción entre habitante y ciudadano Calidad de instalaciones muy básica o deficiente Poco o nulo mantenimiento El espacio público es un espacio fragmentado, residual, lechos de arroyos, zonas federales de CFE, entre otras Falta de conectividad y permeabilidad Inseguridad (falta de iluminación, presencia de pandillas, etc.) Privatización del espacio público Falta de apropiación del espacio por la comunidad (identidad) División entre espacio público “formal” e “informal”	Acceso libre y seguro al espacio Accesibilidad y conexión con la ciudad Belleza / imagen urbana del espacio Calidad y mantenimiento del espacio Fortalecimiento a la identidad comunitaria Seguridad Diseño/construcción con estrategias de bajo impacto ambiental Estatus del espacio (“formal” o “informal”) Accesibilidad al ciberespacio
DERECHO A LA ALTERIDAD	Derecho a ser reconocido como ciudadano. La ciudad democrática se debe pensar en cuestiones de alteridad, esto es, incluir al “otro”. Su discurso debe aceptar la diferencia, la multiculturalidad, lo heterogéneo y simultáneo. En la medida en que se deje de excluir a la ciudad informal, y se reconozca a todos como ciudadanos iguales sin distinción de raza, credo, preferencia sexual, género, situación inmigrante, clase social, etc., la ciudad caminará hacia la justicia y democracia urbana. Reconocer a todos como iguales es darles las mismas garantías de seguridad, justicia, accesibilidad, infraestructura y calidad de vida, incluirlos en las políticas públicas, darles voz y voto en la toma de decisiones sobre la ciudad, y su propia realidad	Distinción entre habitante y ciudadano Desarrolladores y profesionales del urbanismo contribuyen a esquemas urbano-arquitectónicos de exclusión y segregación Espacio público no compartido/comunitario (privatizado o fragmentado) Promoción del capital del miedo por fuerzas de mercado y medios de comunicación Imaginario colectivo de miedo/rechazo a lo heterogéneo y diferente Imaginario colectivo de inseguridad Debilidad y corrupción del Estado ante el desarrollo inmobiliario y sus manifestaciones arquitectónicas Crimen, narcotráfico, violencia en zonas populares/informales	Reconocimiento como ciudadano de primera Manifestaciones urbano-arquitectónicas de exclusión y segregación Imaginario urbano del miedo a lo heterogéneo y diferente Imaginario urbano de inseguridad Estrategias del Estado para fomentar la inclusión social Grado de estigmatización de un barrio o espacio público Inclusión de asentamientos informales en la planeación “formal” Participación ciudadana real en la planificación
DERECHO A LA MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD	Tiene como objetivo equilibrar las desigualdades que existen en cuanto al acceso a distintas alternativas de transporte en la ciudad, sin que una esté más privilegiada que otra. Es el derecho a moverse y transitar libremente por la ciudad de la manera más sustentable y digna posible, un derecho a que la ciudad no se planifique y diseñe sólo para los propietarios de vehículos particulares, sino tener múltiples alternativas de movilidad urbana consolidadas, diseñadas para hacerle la vida más fácil al ciudadano en el desarrollo de sus actividades cotidianas, disminuyendo el impacto ambiental en el entorno urbano. La accesibilidad también tiene que ver con poner frenos a la expansión desmedida de las manchas urbanas, al fortalecimiento de nodos/distritos urbanos para crear centralidades polivalentes y mixtas a las cuales todos los ciudadanos tengan fácil acceso. Así mismo tiene que ver con hacer ciudad para la población vulnerable como gente de la tercera edad o con discapacidades. Este derecho establece a la banqueta como espacio público fundamental para la conectividad, permeabilidad y como infraestructura de movilidad. La movilidad y accesibilidad no sólo se referirá al transporte público y privado, sino también a tener acceso y conexión libre, total y efectiva, física y virtual a cualquier zona de la ciudad y del mundo mediante un espacio público incluyente que conecte personas y que permita el acceso al ciberespacio mediante las tecnologías de la información. El ciudadano debe tener libertad de organización y creación de redes de cualquier nivel y escala, así como acceso a la información del gobierno (transparencia).	Traza urbana/esquema de desarrollo urbano desconectado y expansivo (sprawl) Banquetas como infraestructura peatonal y espacio público = inexistentes/espacio de nadie, con dimensiones mínimas Ciudad planeada para el automóvil Corrupción/robos en proyectos de infraestructura de transporte Mafias/sindicatos de transporte que no les interesa el ciudadano Deficiente/nula infraestructura ciclista/intermodalidad de transporte Deficientes/nulas políticas públicas de transporte público Problema cultural/mentalidad de no caminar/utilizar transporte público Contaminación ambiental Tráfico vehicular/embotellamientos/accidentes viales	Cantidad de alternativas de movilidad existentes en la zona Accesibilidad para personas con discapacidad o tercera edad Accesibilidad y conectividad de la zona con la ciudad Calidad y condiciones dignas de la infraestructura peatonal, ciclista, vial Costo del transporte público Estadísticas de motorización, accidentes automovilísticos, etc. Calidad y servicio del transporte público Dinero invertido en infraestructura vial vs infraestructura de transporte público Estadísticas de contaminación
DERECHO A BUENAS PRÁCTICAS DE GOBIERNO Y POLÍTICAS PÚBLICAS	Todos los ciudadanos tienen derecho a que sus gobernantes estén en continua actualización en cuanto a prácticas, sistemas de gobierno, políticas públicas, mecanismos de participación y consulta ciudadana, entre otras, las cuales deben estar enfocadas cada vez más en incluir las demandas de los distintos movimientos sociales, asociaciones civiles, academia, etc. Es el derecho a ser considerado por las autoridades como ciudadano de primera. Derecho a que el gobierno innove y actualice sus mecanismos, leyes, instrumentos de gestión, etc., de acuerdo a las realidades de la ciudad latinoamericana contemporánea; un gobierno que tenga la flexibilidad de ejercer autoridad con alcance metropolitana, más allá de los límites municipales; que procure la justicia, la seguridad y protección de todos los ciudadanos; un gobierno transparente en sus acciones y movimientos, sin corrupción, que no ejerza acciones contra el bienestar común; un gobierno que construya asociaciones entre lo público, lo privado y lo ciudadano a nivel local y global; que se comprometa a velar por la calidad del medioambiente en la ciudad. Los instrumentos de planificación urbana deben flexibilizarse y actualizarse a los paradigmas del siglo XXI.	Distinción entre habitante y ciudadano Asentamientos informales “invisibles” en planeación y políticas públicas No hay planeación metropolitana Corrupción/falta de transparencia/sistema político en crisis No hay participación ciudadana real Políticas públicas y obras sin consenso ciudadano Debilidad del Estado como regulador del desarrollo urbano Esquemas de planificación obsoletos (plan de desarrollo, zonificación, etc.)	Leyes y reglamentos actualizados Esquemas innovadores de participación ciudadana real Esquemas/organismos de planeación regional/metropolitana Corrupción y falta de transparencia Inclusión de asentamientos informales en la planeación “formal” Políticas públicas en pro de la sustentabilidad y justicia urbana

Para efectos de esta investigación se tomó la decisión de que el alcance de la propuesta de operacionalización solamente sea hasta el nivel de planteamiento del contenido de cada uno de los derechos, es decir, sin entrar a detalle respecto a las técnicas de medición de los indicadores, ni aplicarlos de manera exhaustiva en ejemplos específicos, pues se considera que ello debe desarrollarse como un trabajo independiente más específico en investigaciones futuras que complementen lo que aquí se propone. Aun así, se presentarán a continuación dos ejemplos ilustrativos de cómo la operacionalización de los derechos urbanos latinoamericanos podría llevarse a cabo y cuál sería la utilidad de esto.

Para los ejemplos mencionados, se selecciona el DUL 2: Derecho al espacio público, y se hará una medición básica de sus elementos (indicadores) aplicados a dos espacios públicos en los fragmentos urbanos analizados en el capítulo 5: un espacio público “informal” en Monterrey, México, y un espacio público “formal” en Santiago de Chile.

En el ejemplo de Monterrey, se ha detectado que las colonias segregadas e informales carecen de parques o equipamiento deportivo de calidad, belleza y accesibilidad, por lo que los habitantes improvisan el espacio público en terrenos baldíos, lechos de arroyos, etc., como el lote ubicado en la colonia Alfareros que los habitantes utilizan como cancha de fútbol en un terreno baldío que se muestra a continuación:



Imagen 50. Ubicación del lote baldío en colonia Alfareros, Monterrey, México. Fuente: Google, 2014





Imagen51. Vista del campo de futbol improvisado en el lote baldío señalado. Fuente: Gómez, 2014.

La investigación arrojó que en ese lugar existe una necesidad importante de este tipo de espacios, pero al no estar planificados por parte de las autoridades, la gente se las ingenia para habilitarlos y hacer uso de ellos, volviéndolos lugares activos y funcionales.

Por otro lado, en la ciudad de Santiago el ejemplo es un espacio público de un vecindario “formal”, cuya dotación de espacio público es relativamente buena en cuanto a superficie, calidad de instalaciones, arbolado, etc., como el que se muestra en las imágenes 52 y 53, pero a pesar de eso, la mayoría del tiempo es percibido por los vecinos como un no-lugar, vacío y sin uso porque la mayoría de los habitantes decide no utilizarlos. Profundizando un poco en las razones del porqué no se utilizan esos espacios, se encontró que las personas temen acercarse ellos o llevar a sus familias debido a que son ocupados por jóvenes y pandillas que los utilizan para embriagarse y drogarse, y por lo tanto, cometer delitos bajo la influencia de esas sustancias<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup>De acuerdo con la OMS, Chile es el país con mayor consumo de alcohol per cápita en Latinoamérica, y en cuanto a la droga, Chile tiene una de las legislaciones más liberales al respecto, ya que el consumo público de droga no está penalizado ni se le persigue como delito. Por lo anterior, es muy frecuente ver ese tipo de conductas en la vía pública y parques de la ciudad, lo que incrementa el miedo y sensación de inseguridad en el resto de la población.



Imagen 52. Vista del parque señalado en Macul, Santiago de Chile. Fuente: Gómez, 2014.



Imagen 53. Vista de jóvenes embriagándose en el parque. Fuente: Gómez, 2014.

Desglosando el DUL 2: Derecho al espacio público, de acuerdo a su contenido establecido en la gráfica 19, se realiza un ejercicio de “lectura” básica en cada uno de los ejemplos, basada en la observación, recorridos y entrevistas llevadas a cabo a los vecinos, con la cual se genera una matriz en la cual se enlistan los componentes del contenido del DUL 2, y a cada uno de ellos se le asigna un valor del 1 al 5 para medirlos, y poder así, ilustrar de manera preliminar las diferencias y necesidades que cada uno de los espacios tiene.

En dichos valores del 1 al 5, el 1 es el valor más bajo del rango, se asigna cuando el componente evaluado no existe, es nulo, o completamente malo; y el 5 es el valor más alto, y se asigna cuando el componente evaluado se percibe como consolidado, existente, o muy bueno. Por ejemplo, si en el componente de “seguridad” los entrevistados perciben que no es completamente inseguro el

espacio público, pero tampoco cuenta con la mejor seguridad consolidada, se le asigna un valor intermedio como un 3. Obviamente los valores asignados a los componentes van a variar dependiendo de la percepción de los entrevistados, pero como se explicó, permite generar una primera lectura del espacio en cuestión. Así pues, se presentan a continuación las matrices generadas para evaluar los componentes del DUL 2 en los ejemplos seleccionados de Monterrey y Santiago:

Espacio informal Monterrey						
DUL 2. DERECHO AL ESPACIO PÚBLICO		1	2	3	4	5
1	Acceso libre y seguro al espacio					
2	Accesibilidad y conexión con la ciudad					
3	Belleza / imagen urbana del espacio					
4	Calidad y mantenimiento del espacio					
5	Fortalecimiento a la identidad comunitaria					
6	Seguridad					
7	Diseño/construcción con estrategias de bajo impacto ambiental					
8	Estatus del espacio ("formal" = 5 o "informal" = 1)					
9	Accesibilidad al ciberespacio					

Espacio formal Santiago						
DUL 2. DERECHO AL ESPACIO PÚBLICO		1	2	3	4	5
1	Acceso libre y seguro al espacio					
2	Accesibilidad y conexión con la ciudad					
3	Belleza / imagen urbana del espacio					
4	Calidad y mantenimiento del espacio					
5	Fortalecimiento a la identidad comunitaria					
6	Seguridad					
7	Diseño/construcción con estrategias de bajo impacto ambiental					
8	Estatus del espacio ("formal" = 5 o "informal" = 1)					
9	Accesibilidad al ciberespacio					

Imágenes 54 y 55. Matrices de contenido del DUL 2 en los casos de estudio. Fuente: Gómez, 2014.

Así, tenemos que para avanzar hacia una sustentabilidad urbana realizable en el ejemplo de espacio público de Monterrey, hay que desarrollar estrategias de acción básicamente en todos los componentes, pues los únicos que están en el valor “medio” (número 3), son los de acceso libre, fortalecimiento a la identidad comunitaria y seguridad. Los demás están por debajo de ese valor.

Aun así, si se compara con el ejemplo de Santiago, se puede observar que aunque éste tiene calificaciones más altas en cuanto a accesibilidad, formalidad, imagen urbana y calidad, el elemento de la seguridad es más bajo que el de Monterrey, a pesar de que éste se encuentra en un asentamiento popular o “informal”, por lo que los esfuerzos en este caso, deben enfocarse con más prioridad hacia este componente en particular.

Con lo anterior se concluye que es posible desarrollar herramientas flexibles para evaluar la contraparte cualitativa (justicia) de la sustentabilidad urbana, a través de los derechos urbanos latinoamericanos DUL y la “medición” de sus componentes en espacios específicos. A raíz de la generación de dichas mediciones o lecturas, será posible desarrollar políticas y estrategias puntuales y orientadas a equilibrar las injusticias detectadas.



## **IV. CONCLUSIONES**

Al inicio de esta investigación se planteó como problemática principal que las teorías y procesos urbanos contemporáneos necesitan revisarse analíticamente y contextualizarse a una realidad más local, es decir, relocalizar la perspectiva urbana desde el Norte global hacia la periferia global, la cual en esta investigación se refiere a Latinoamérica. Dicha contextualización es necesaria debido a los cambios tan drásticos que ha tenido la sociedad en las últimas décadas, así como al crecimiento desmedido y cantidad de problemáticas en las ciudades latinoamericanas, que, a pesar de años de aplicación de modelos y discursos urbanísticos globales, no ha podido resolver condiciones como la pobreza, vulnerabilidad, segregación y exclusión social, daños al medio ambiente, entre otras.

Por lo anterior, se estableció en la hipótesis que “Al proponer un concepto de sustentabilidad urbana “realizable” que utilice los derechos urbanos como unidad de evaluación de las injusticias espaciales que se presentan en la ciudad, se podrán generar herramientas de diseño urbano y políticas públicas orientadas a desarrollar geografías urbanas más justas e integrales”, con la intención de aterrizar los discursos abstractos y globales en propuestas de operacionalización locales para poder obtener resultados más tangibles o alcanzables, y como el objetivo general lo planteaba: poder repensar las herramientas de políticas públicas y de diseño urbano para avanzar hacia los ideales de sustentabilidad y justicia urbana necesarios en la ciudad latinoamericana.

Así pues, se concluye de manera general que dicha hipótesis y objetivo se cumplen de manera satisfactoria, debido a que el análisis realizado en esta investigación, efectivamente contribuye a cambiar el enfoque del pensamiento urbano desde una perspectiva latinoamericana, y con la propuesta final de los derechos urbanos latinoamericanos (DUL) y sus propuestas de operacionalización para avanzar hacia una sustentabilidad “realizable”, se contribuye al objetivo de repensar las políticas públicas y de diseño urbano en las ciudades latinoamericanas.

Como conclusiones más específicas se presentan las siguientes:

- El establecimiento de una lista inicial de los nuevos paradigmas y retos de la ciudad del siglo XXI y su análisis respectivo realizado en el capítulo 1 de esta investigación, contribuye a reafirmar la premisa de que los retos de las ciudades contemporáneas (específicamente las latinoamericanas) son complejos y urgentes, y que intentar resolverlos desde un

enfoque tradicional no ha sido suficiente; y a establecer que la dirección que la actualización de la perspectiva urbana propuesta debe seguir es hacia una sustentabilidad urbana realizable.

- Al realizar una revisión y crítica general de las principales teorías y tendencias urbanísticas en el mundo y en Latinoamérica, del siglo XIX al XXI (ver capítulo 2) se concluye que la ideología de dichos discursos ha sido moderna en su mayoría, lo cual ha limitado la perspectiva de las disciplinas espaciales. Así pues, con la revisión mencionada, se obtiene una perspectiva que combina la perspectiva del Norte global con la de la Periferia global y desde esa perspectiva se hace evidente que debido a la complejidad de la ciudad latinoamericana (territorio de “frontera”, hiper-hibridación, informalidad, entre otras), el pensamiento metaurbano en la ciudad latinoamericana tiene que estar relacionado con introducir cuestiones de justicia y una sustentabilidad “realizable” en los discursos y modelos urbanísticos que se desarrollen.
- Con la revisión del concepto de justicia y los tres teóricos seleccionados, que se llevó a cabo en el capítulo 3, se detectó que para poder contextualizar y operacionalizar dicho concepto a la realidad de la ciudad latinoamericana, es necesario fusionar sus dos enfoques (teórico-filosófico y práctico-activista) y aplicar esa perspectiva nueva a ejemplos locales para evaluar las condiciones de injusticia urbana en distintos contextos.
- Otros hallazgos encontrados referentes a la justicia fueron que, debido a la complejidad de las ciudades contemporáneas, alcanzar una sociedad totalmente justa o equilibrada espacialmente es imposible, por lo que se debe trabajar en esfuerzos y acciones que equilibren desajustes específicos en los fragmentos urbanos que se analicen, pues en el camino de detectar las injusticias particulares en distintas escalas nos acercaremos a soluciones más locales.
- Las estrategias de intervención tradicionales buscan solucionar injusticias ya producidas, en vez de intervenir y cambiar los procesos que las producen, por lo que el pensamiento metaurbano debe enfocarse principalmente en comprender dichos procesos para poderlos cambiar y generar resultados distintos.

- El pensamiento metaurbano debe también sustituir el término “planeación urbana” (ideología moderna) por: estrategias pluralísticas, organización, gestión, entre otros, ya que el concepto de planeación moderna no es flexible porque su principio es ordenar todo.
- Con la revisión y crítica al concepto de sustentabilidad “tradicional” llevada a cabo en el capítulo 4, se concluye que debido a su discurso global y universalista, así como a la rigidez de su trialectica económico-social-ambiental, sus estrategias de intervención para la ciudad latinoamericana se quedan en un nivel abstracto y es difícil aterrizarlas a los diferentes contextos locales. Por lo anterior se propone el concepto de sustentabilidad urbana como un concepto flexible, abierto e interdisciplinario, que introduzca en él los conceptos de justicia desglosados anteriormente, para contextualizarlo a la realidad de la ciudad latinoamericana, y poder generar una contraparte cualitativa que mida a las personas y sus procesos en unidades de justicia y derechos urbanos, y poder lograr una sustentabilidad urbana “realizable”
- Así mismo, se concluyó que la sustentabilidad urbana en Latinoamérica se va a traducir en esfuerzos de supervivencia, cuyas estrategias estarán encaminadas a alcanzar condiciones de habitabilidad realizables.
- El análisis comparativo de los fragmentos urbanos de Monterrey y Santiago realizado en el capítulo 5 permitió obtener una lista de características de la espacialidad latinoamericana, que a su vez se agruparon en cuatro hábitats configurativos para representar dichas características. Esa información permitió avanzar hacia una contextualización del pensamiento metaurbano hacia la espacialidad latinoamericana, y poder con ello, reafirmar que sus características son muy específicas y no pueden ser abordadas desde los modelos provenientes del Norte global, cuya realidad y problemas urbanos son muy distintos.
- Al introducir el concepto de sustentabilidad urbana contextualizado a la realidad latinoamericana, al pensamiento urbano, y al establecer que dicho concepto debe tener

una contraparte cualitativa que ayude a evaluar las condiciones de justicia, se establece el “derecho urbano” como unidad de medida de dichas condiciones (ver capítulo 6). Por lo anterior, se llevó a cabo un análisis y contextualización del catálogo de derechos urbanos de Jordi Borja (DUB) y se obtienen cinco derechos urbanos latinoamericanos (DUL), como los más prioritarios para abordar las problemáticas de la espacialidad latinoamericana (Derecho a la vivienda, Derecho al espacio público, Derecho a la alteridad, Derecho a la movilidad y accesibilidad y Derecho a buenas prácticas de gobierno y políticas públicas).

- Del análisis y desglose de los cinco derechos urbanos latinoamericanos (DUL) se plantean 3 metas que la sustentabilidad urbana latinoamericana debe proponerse alcanzar para actualizarse como concepto y estrategia: dejar de pensarse como un equilibrio estático e incluir un pensamiento en redes flexibles e interdisciplinarias; dejar de aplicarse como concepto global y universalista e incluir una visión “glocal” para atender contextos de hibridez y complejidad; y complementar sus enfoques cuantitativos con una contraparte cualitativa que evalúe procesos cotidianos en unidades de justicia (derechos urbanos latinoamericanos, DUL).
- Como propuesta para avanzar hacia las metas mencionadas, se planteó una serie de postulados/estrategias de intervención en las políticas públicas, los cuales están dirigidos a repensarlas desde los contextos y conceptos desarrollados en esta investigación (pensamiento en redes, flexibilidad, interdisciplinariedad, alteridad, entre otros), y de esa manera, incidir en el diseño urbano o en la legislación y políticas involucradas en el hacer ciudad: el urbanismo debe ser más flexible y transdisciplinario; el urbanismo debe ser capaz de crear nuevos esquemas de gobernabilidad y gestión pública; y el urbanismo debe garantizar estándares “mínimos” de habitabilidad urbana.
- Así mismo, se propuso un esquema de operacionalización de los DUL’s a partir del desglose del contenido de cada uno, generando indicadores medibles, y como ejemplo de la propuesta, se hizo un ejercicio de aplicación a dos espacios públicos de Monterrey y Santiago, mediante el cual se puede observar que los derechos urbanos pueden ser medibles y adaptables a diferentes espacios, y las prioridades de uno son distintas a las del otro.

Como prospectiva de investigación, se establece que así como se realizó el análisis comparativo entre Monterrey y Santiago como un primer acercamiento a la espacialidad latinoamericana, se busque realizar más análisis con otras ciudades de la región, para complementar y fortalecer la contextualización que se comenzó en esta investigación.

Así mismo, se propone que futuras investigaciones pueden estar enfocadas a determinar más indicadores y técnicas específicas para medir cada uno de los derechos urbanos latinoamericanos (DUL) y realizar más ejercicios de medición para dar más pasos hacia la sustentabilidad y justicia urbana latinoamericanos.

Finalmente, se propone que el conocimiento obtenido en esta investigación, sea aplicado en la enseñanza y práctica académica diaria, buscando incidir también en el rediseño y actualización de los planes de estudio de las carreras de arquitectura y urbanismo de las principales universidades del país y de regiones más allá del mismo.



## **V. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

Alsayyad, N. (2004) *The end of tradition?* New York. Routledge.

Amendola, G. (2000). *La ciudad Postmoderna: Magia y Miedo de la Metrópolis Contemporánea*. Madrid: Celeste Ediciones.

Anaya, A. (2008) Hacia una metodología para el diagnóstico y la medición de la situación de derechos humanos en México. En *Hacia una metodología para la medición del cumplimiento de los derechos humanos en México*. Arjona, J. y Guzmán, G. (comps). México: Universidad Iberoamericana.

Aponte, F. (2007) *La sustentabilidad urbana en las ciudades*. Boletim Goiano de Geografia [en línea] 2007, 27 (Enero-Junio): Disponible en: <<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=337127147001>> ISSN

Bauman, Z. (2006) *Vida líquida*. Madrid: Paidós.

Bell, D. (1976) *El advenimiento de la sociedad post-industrial: un intento de prognosis social*. Madrid: Alianza Editorial.

Benavides, A. (28 agosto 2013). Valle Oriente/San Pedro/Grupo GIM [Archivo de video]. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=gEr1fQZOxww>

Berman, M. (1988) *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*. Madrid: Siglo XXI de España editores.

Borja, J. (2013) *Revolución urbana y derechos ciudadanos*. Madrid: Alianza Editorial.

Caputo, D. (2011) *El desarrollo democrático en América Latina: entre la crisis de legitimidad y la crisis de sustentabilidad*. Revista SAAP [online]. 2011, vol.5, n.2 [citado 2014-11-13]. Disponible en: <[http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1853-19702011000200008&lng=es&nrm=iso](http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1853-19702011000200008&lng=es&nrm=iso)>. ISSN 1853-1970.

Castells, M. (2006) *La era de la información: economía, sociedad y cultura*, México: Siglo XXI.

Castells, M. (2009) *Comunicación y poder*, Madrid: Alianza Editorial.

CED, 1990. Centro de Estudios del Desarrollo. Santiago, dos ciudades. Análisis de la estructura socio-económica-espacial del Gran Santiago.

CEDEM (2000). *Análisis estratégico del área metropolitana de Monterrey: Un diagnóstico para el desarrollo*. Centro de Desarrollo Metropolitano y Territorial CEDEM. Escuela de Gobierno y Políticas Públicas del Tecnológico de Monterrey EGAP. Disponible en: <http://cedem.mty.itesm.mx/3-1.htm>

Construhub (2015) Santiago vertical: se multiplican permisos para construir edificios sobre 20 pisos. Construhub comunidad de negocios. Disponible en: <http://www.construhub.cl/destacados/santiago-vertical-multiplican/>

De Mattos, C. (2000) *Nuevas teorías del crecimiento económico: una lectura desde la perspectiva de los territorios de la periferia*. Revista de Estudios Regionales, núm. 58, septiembre-diciembre, 2000, pp. 15-44, Universidades Públicas de Andalucía España.

De Mattos, C. (2010) *Globalización y metamorfosis metropolitana en América Latina*. Quito: Olacchi.

Dear, M. y Leclerc, G. (2003) *Postborder city. Cultural spaces of bajalta california*. Nueva York: Routledge.

Debord, G. (2002) *La Sociedad del Espectáculo*, Valencia: Pre-textos.

Del Río, M. (2013) *El marco regulatorio en el contexto de la gestión empresarialista y la mercantilización del desarrollo urbano del Gran Santiago, Chile*. Revista INVI, 28(78), 181-219. doi:10.4067/invi.v0i0.761

DESAL [Centro de Desarrollo Social de América Latina] (1969). *Marginalidade en América Latina. Un Ensayo de Diagnóstico*. Barcelona: Herder.

DESAL [Centro de Desarrollo Social de América Latina] (1970). *La Marginalidad Urbana: Origen, Proceso y Modo*. Santiago.

Ellin, N.(2003) *Fear in city building*. The Hedghog Review. v. 5, n. 3, Otoño de 2003, p. 43-61.

Fainstein, S. y Campbell, S. (1996) *Readings in urban theory*. Malden: Blackwell publishers.

Fernandes, E. (1999) Redefinición de los derechos de propiedad en la era de la liberalización y la privatización. En *Perspectivas urbanas. Temas críticos en políticas de suelo en América Latina*. (p. 82). Cambridge: Lincoln Institute of Land Policy, 2007

Fernandes, E. (2001) La ley y la producción de ilegalidad urbana. En *Perspectivas Urbanas. Temas críticos en políticas de suelo en América Latina*. Cambridge: Lincoln Institute of Land Policy, Cambridge, 2007.

Fernandes, E. y Smolka, M. (2004) Regularización de la tierra y programas de mejoramiento. En *Perspectivas Urbanas. Temas críticos en políticas de suelo en América Latina*. Cambridge: Lincoln Institute of Land Policy, 2007.

Fitch, J. y Chávez, H. (2011). *Dinámica territorial segregativa en Monterrey, México: El caso de ciudad solidaridad*. ACE: Architecture, City and Environment = Arquitectura, Ciudad y Entorno [en línea]. 2011, Año 6, núm. 16 Junio. P. 91-110

Fuentes, L. (2011) *Competitividad urbana en el contexto latinoamericano. El caso de Santiago de Chile*.Revista de Geografía Norte Grande, núm. 48, 2011, pp. 81-106, Pontificia Universidad Católica de Chile. Santiago, Chile.

Gaja, F. (2005) *Revolución informacional, crisis ecológica y urbanismo*. Valencia: Editorial de la Universidad Politécnica de Valencia.

Garza, G. (1985) *El Proceso de Industrialización en la Ciudad de México*. México: El Colegio de México.

Garza, G. (1990) *El Carácter Metropolitano de la Urbanización en México, 1900-1988*. Estudios Demográficos y Urbanos, v.5, no.1, Enero/Abril, México.

Habitat International Coalition HIC (2010) *Cities for all. Proposals and experiences towards the Right to the City*. Disponible en:  
[http://www.citiesalliance.org/sites/citiesalliance.org/files/Cities\\_For\\_All\\_ENG.pdf](http://www.citiesalliance.org/sites/citiesalliance.org/files/Cities_For_All_ENG.pdf)

Harvey, D. (1992) *The condition of postmodernity*, Malden: Blackwell publishers.

Harvey, D. (2003) *Espacios de esperanza*. Madrid: Ediciones Akal, S.A.

Harvey, D. (2007). *Neoliberalism as Creative Destruction*. The annals of the American Academy of Political and Social Science, p. 22-44.

Harvey, D. (2012) *Rebel cities. From the right to the city to the urban revolution*. Londres: Verso.

IMPLAN (2015). Instituto Municipal de Planeación Urbana del municipio de San Pedro Garza García, Nuevo León. Disponible en: <http://implansp.org/>

Info7 (4 Junio 2008) Prometen reparar elevador en Canteras. Info7 noticias. Recuperado de <http://www.info7.mx/a/noticia/37359>

Larraín J. (1996) *Modernidad, razón e identidad en América Latina*, Santiago: Ed. Andrés Bello.

Larraín, S. (2002) *La línea de dignidad como indicador de sustentabilidad socioambiental: avances desde el concepto de vida mínima hacia el concepto de vida digna*. En: Polis, Revista de la Universidad Bolivariana, 1 (3).

Lefebvre, H. (1969) *El derecho a la ciudad*, Barcelona: Ediciones península.

Lefebvre, H. (1996) *Writings on cities*. Malden: Blackwell publishers.

Link, F. (2010) *Globalización, vulnerabilidad y riesgo en la nueva configuración socio-territorial del trabajo en el área metropolitana de Santiago*. Tesis doctoral. Pontificia Universidad Católica de Chile. Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos.

Lotman, Y. (1999) *Cultura y explosión: lo previsible y lo imprevisible en los procesos de cambio social*, Barcelona, Gedisa.

Lynch, K. (1998) *La imagen de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili

Macul (2015) Portal web de la municipalidad de Macul. Disponible en [http://www.munimacul.cl/macul/transparencia%20municipal/plan%20regulador/planos/3-215Macul\\_Zonificacion\\_Color-AGO-04.pdf](http://www.munimacul.cl/macul/transparencia%20municipal/plan%20regulador/planos/3-215Macul_Zonificacion_Color-AGO-04.pdf)

Márquez, F. (2014) *Inmigrantes en territorios de frontera. La ciudad de los otros*. Santiago de Chile. EURE [en línea] 2014, 40 (Mayo-Agosto): Disponible en: <<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=19630362007>> ISSN 0250-7161

Maldonado, D. (2013) Post-Vernacular “Geography” Network: A tool to build and rebuild sustainable cities in Latin America. En *Subtropical Cities 2013. Braving a new world: Design interventions for changing climates: Paper proceedings*. Association of Collegiate Schools of Architecture ACSA Fall meeting 2013.

Maldonado, D. (2014) A. *Informal urbanization of Latin America: the post-global proto-cities*. Diana Maldonado, presentado en: Open Cities. The new post-industrial world order, ACSA International conference, 2014, Seúl, Corea del Sur.

Maldonado, D. (2014) B. *Futuristic traditions: Rethinking “Hybrid” identities on the northern side of the mexican border*. En International association for the study of traditional environments IASTE



Working paper series, Whose tradition? Volume 266: Temporalities and traditions. Disponible en: <http://iaste.berkeley.edu/working-papers-series-2014>

Montaner, J. y Muxí, Z. (2011) *Arquitectura y política. Ensayos para mundos alternativos*. Barcelona: Gustavo Gili.

Morin, E. (2004) *La epistemología de la complejidad*. Disponible en: [www.ugr.es/~pwlac/G20\\_02Edgar\\_Morin.html](http://www.ugr.es/~pwlac/G20_02Edgar_Morin.html)

Orellana, A.; Bannen, P.; Fuentes, L.; Gilabert, H.; Pape, K. (2013) *Huellas del proceso de metropolización en Chile*. Revista INVI, vol. 28, núm. 77, mayo-julio, 2013, pp. 17-66 Universidad de Chile. Santiago, Chile.

Oxford (2014) *Oxford english dictionary*. Disponible en: <http://www.oed.com/>

Páez, A. Y Alexis, F. (2007) *La sustentabilidad urbana en las ciudades*. En: BoletimGoiano de Geografia, 27 (2): 11-33.

PDU Monterrey (2015) *Plan de desarrollo urbano del municipio de Monterrey 2010-2020*. Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología. Disponible en: <http://www.tinza.mx/regimenurbanistico/mty/desarrollourbano/planmunicipal2010-2020.pdf>

Peñalolén (2015) Portal web de la municipalidad de Peñalolén. Disponible en [http://transparencia.penalolen.cl/06\\_Actos\\_y\\_Resoluciones\\_con\\_Efectos\\_Sobre\\_Terceros/08\\_Plan\\_Regulador/plan\\_regulador.html](http://transparencia.penalolen.cl/06_Actos_y_Resoluciones_con_Efectos_Sobre_Terceros/08_Plan_Regulador/plan_regulador.html)

Puig, T. (2009) *Marca ciudad. Cómo rediseñarla para asegurar un futuro espléndido para todos*. Barcelona: Paidós Ibérica, S.A.

Quijano, A. (1966) *El proceso de urbanización en Latinoamérica: Esquema de un marco de revisión de la problemática*. Santiago: CEPAL. División de asuntos sociales.

Quijano, A. (1967) *Dependencia, cambio social y urbanización en Latinoamérica*. Santiago: CEPAL División de asuntos sociales.

Quijano, A. (2004). *El laberinto de América latina: ¿hay otras salidas?* Revista Venezolana de Economía y Ciencias Sociales [en línea] 2004, 10 (enero-abril). Disponible en:<<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=17710105>> ISSN 1315-6411

RAE (2014) *Diccionario de la Real Academia Española*. Disponible en: <http://www.rae.es>

Roy, A. (2009) *The 21st-Century Metropolis: New Geographies of Theory*. Regional Studies, 43: 6, 819 — 830. Londres: Routledge.

Roy, A. (2011) *Slumdog Cities: Rethinking Subaltern Urbanism*. International Journal of Urban and Regional Research, 35: 2, 223-238. Blackwell publishing.

Sánchez, I. (1999) *Introducción al urbanismo. Conceptos y métodos de la planificación urbana*. Madrid: Alianza Editorial.

Santacruz, I. (19 Mayo 2013) No instalarán elevador; seguirán subiendo a pie. Multimedios noticias. Recuperado de <http://www.multimedios.com/historico/no-instalaran-elevador-seguiran-subiendo.html>

Sassen, Saskia (1991): *La ciudad global. Nueva York, Londres y Tokyo*. Buenos Aires: Eudeba.

Sica, P. (1981) *Historia del urbanismo. El siglo XX*. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local.

Soja, E. (1996) *Thirdspace. Journeys to Los Angeles and other real and imagined places*. Oxford: Wiley Blackwell.

Soja, E. (2008). *Postmetropolis. Estudios críticos sobre las ciudades y regiones*. Madrid: Traficantes de Sueños.

Soja, E. (2010) *Seeking spatial justice*. Minneapolis: University of Minnesota Press.

UNESCO-UN-HABITAT (2009) *Urban policies and the Right to the City. Rights, responsibilities and citizenship*. Disponible en: <http://unesdoc.unesco.org/images/0017/001780/178090e.pdf>

Valladares, L. y Prates, M. (1995) La investigación urbana en América Latina. Tendencias actuales y recomendaciones. UNESCO. Disponible en: <http://www.unesco.org/most/vallspa.htm>

Veltz, P. (1999). *Mundialización, ciudades y territorios: la economía de archipiélago*. Barcelona: Ariel.

Viana, I. (2007) Informalidad, regularización y derecho de propiedad. En *Perspectivas urbanas. Temas críticos en políticas de suelo en América Latina*. Cambridge: Lincoln Institute of Land Policy.